منازل الحج الشامي في الأردن

دراسة في الجغرافيا التاريخية

أ. د. محمد محمود السرياني
جامعة اليرموك - الأردن

فرض الله الحج على المسلمين، والحج نسك يجب أداؤه للمستطيع، وهو مخصوص بزمان معين هو شهر ذي الحجة من كل عام، ومكان معين بمكة المكرمة والمشاعر المقدسة (منى، مزدلفة، عرفات)؛ ولذا لابدّ للمسلم من أن يرتحل إلى هذه البقاع لأداء المناسك. وقد تشكلت بمرور الأزمنة مسالك ودروب تؤدي إلى مكة المكرمة لتسهيل السفر إلى تلك البقاع، وكانت هذه الدروب تخترق بقاع العالم الإسلامي كافة من الصين شرقًا حتى الأندلس غربًا ومن نهر الفولجا وأواسط آسيا شمالاً إلى موزمبيق في أقصى الجنوب الأفريقي جنوبًا. وقد شيّدت على ضفاف هذه الدروب قصور وقلاع وخانات وخزانات وآبار ماء حملت ملامح حضارية تذكر بالسجل الحافل للحضارة الإسلامية بهذا الخصوص. وبجانب هذه الملامح الحضارية كان هناك ملمح يرضي الجانب المادي في الإنسان، تمثل في المراكز التجارية التي أقيمت في المنازل الرئيسة عبر مسيرة الدروب، فقد أقيمت الأسواق لتفي بحاجة القوافل، فنشأت مراكز وقرى على هذه الدروب، وأصبحت لها ملامحها وسماتها. وقد ترك لنا المؤرخون والجغرافيون العرب والمسلمون ممن رافقوا مواكب الحجيج تراثًا مهمًا يصف هذه المدن، كما يصف المناشط التجارية، ويسجل الأحداث المختلفة لهذه البقاع. لقد كان الحج سجلاً تاريخيًا مهمًا لرصد وقائع العالم الإسلامي جليلها وحقيرها من خلال أعين هؤلاء، وهم في طريقهم إلى الديار المقدسة.

مجلة فصلية محكمة تصدر عن دارة الملك عبدالعزيز
العدد الأول المحرم ١٤٢٥هـ، السنة الثلاثون

لقد أصبحت مكة المكرمة عقدة مواصلات مهمة لدروب الحجيج، وأصبح ينطلق إليها في كل عام العديد من قوافل الحج، غير أن هناك أربع قوافل كانت لها شهرة خاصة لما يرتبط بها من تجهيزات وحراسة وتمويل حكومي إضافة إلى الأعداد الكبيرة التي كانت ترافق هذه القوافل من جموع الحجاج القادمين من مختلف أقطار العالم الإسلامي. وتتمثل هذه القوافل بقافلة الحج الشامي، التي تضم حجاج بلاد الشام وما جاورها شمالاً من أراضي الدولة الإسلامية كتركيا والقوقاز والبلقان وغيرها من الأقطار التي دخلها الإسلام إبان الحكم العثماني. ثم قافلة الحج المصري، وتضم حجاج مصر وشمال أفريقيا (المغرب العربي) والأندلس وبقية أقطار القارة الأفريقية، ثم قافلة الحج العراقي التي تضم العراق وفارس. وأخيرًا قافلة الحج اليمني، وتضم حجاج اليمن والهند وماليزيا وأندونيسيا وغيرها(١).

مشكلة البحث وأهدافه:

ستتناول هذه الدراسة بعض ملامح قافلة الحج الشامي بصورة عامة، غير أن موضوع البحث سيقتصر على خط سير القافلة المار في الأراضي الأردنية بحدودها الحالية واصفًا محطات هذا الطريق، من خلال الرحالة الذين رافقوا قافلة الحج الشامي أو كتبوا عنها. ومسجلاً التغييرات في المسالك والدروب التي كانت تسير عليها القافلة في طريقها إلى الأراضي المقدسة، وكيف خدمت الطرق القديمة مسيرة هذه القافلة، إضافة إلى الإصلاحات التي أقيمت من أجل ضمان وسلامة وراحة الحجاج كالآبار والحصون والخانات والمخافر، وكيف أن هذه المحطات كانت الأساس الأول في نمو المراكز العمرانية على طول هذا الطريق، ثم أثر هذه المحطات فيما بعد على

---

(١) عبدالكريم رافق: بحوث في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي لبلاد الشام في العصر الحديث، جامعة دمشق، ١٩٨٥م، ص١٩٣.

إنشاء سكة حديد الحجاز، ثم إنشاء شبكة الطرق المعبدة التي ترسمت مسار هذه الدروب القديمة.

ويمكن القول: إن حركة العمران ونمو المراكز الحضرية في الأردن على محور طولي شمالي-جنوبي مدين بوجوده لمنازل ومحطات الحج الشامي، حيث عملت هذه المحطات على استقطاب السكان أولاً، وفرضت قيام الخدمات التي قدمت لقوافل الحجيج ثانيًا، وكانت المستقر النهائي للسكان في نهاية هذا المطاف أخيرًا.

إن هذا البحث سيلقي الضوء في هذه الأمور بهدف ربط الحاضر بالماضي من خلال دراسة الجغرافيا التاريخية التي تبرز الدور المهم للمحطات من خلال البعد التاريخي الذي عاشه ذلك المكان. وكيف أثرت الأحداث التاريخية على صياغة شخصية الأمكنة والمواقع التي كانت في يوم من الأيام محطات أو منازل تستريح فيها قوافل الحجيج في غدوها ورواحها بين بلاد الشام والحجاز.

سنتناول في هذا البحث مجموعة من النقاط ترمي إلى إيضاح جوانب مشكلة البحث، وسيكون ترتيبها على النحو الآتي:

١ - أهمية موقع الأردن على طريق الحج الشامي.

٢ - قافلة الحج الشامي.

٣ - منازل الحج الشامي.

٤ - منازل الحج الشامي في الأردن.

٥ - تعريف بمواقع الحج الشامي في الأردن.

٦ - التغييرات المكانية والإصلاحات التي حصلت على منازل الحج الشامي في الأردن.

٧ - إنشاء سكة حديد الحجاز كبديل لقافلة الحج.

٨ - ظهور الطرق البرية المعبدة.

أهمية موقع الأردن على طريق الحج الشامي:

لعل أبرز السمات الجغرافية المميزة للأردن هي موقعه الذي من خلاله يمكن دراسة الكثير من القضايا الجغرافية المتعلقة بالمجالين الطبيعي والبشري لهذا القطر، فهو بتوسطه بين الأقطار العربية في المشرق، لم يكن جزءًا من إرثها الحضاري القديم فحسب، بل كان محورًا للحركة التي نبضت بها المنطقة سواءً في عهود السلم أو الحرب(٢).

لقد استغلت الشعوب التي سكنت المنطقة الموقع الجغرافي الممتاز للأردن مجال وصل بين أقطار مجاورة ونائية. فقد كانت الأراضي الأردنية موضع ارتكاز لمحوري حركة رئيسيين:

المحور الأول: محور طولي كان يصل مداريات شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا والهند بعالم البحر المتوسط برًّا على درب القوافل الكبير المتجه من حضرموت واليمن فالحجاز فالأراضي الأردنية، ومنها يلج الدرب في بلاد الشام شمالاً أو يتجه غربًا إلى موانئ فلسطين.

المحور الثاني: محور عرضي يربط العراق وبلاد شبه الجزيرة العربية مع الخليج العربي وما وراءه ببلاد الشام وموانئ البحر المتوسط.

وبحكم توسط الموقع الجغرافي للأردن تلازمت الوظيفتان التجارية والحربية عبر أراضيه، إذ أدت محطات نزول القوافل وظيفة الحاميات العسكرية لحراسة دروب التجارة في جميع العهود التاريخية سواء في عهد الأنباط الذين حكموا منطقة مستقلة ترامت سعتها من مدائن صالح حتى الأراضي السورية، أو خلال الفترة

---

(٢) صلاح الدين البحيري: جغرافية الأردن، الجامعة الأردنية، مكتبة الجامع الحسيني، ط٢، عمان، ١٩٩١م، ص٢٧.

اليونانية التي شملت المدن العشر (الديكابوليس) التي شكلت حلفًا إقليميًا بغرض التجارة والحفاظ على كيانها المادي إبان الحكم الروماني. وقد أدرك الرومان أهمية المنطقة كشريان للمواصلات، فأنشأ الإمبراطور الروماني (تراجان) طريقًا بين بصرى والعقبة، وقد استكمل هذا الخط مع العديد من التفرعات الجانبية في عهد خلفه (هادريان). وقد دعمت هذه الطريق بعدد من الحاميات والمحافر الأمامية؛ مما جعل هضاب شرقي الأردن تشكل خط التخوم الروماني المنيع ضد غارات البدو والفرس على حد سواء(٣).

لقد استمر الأردن محتفظًا بوظيفته معبر وصل وبؤرة التقاء تزداد أهميتها مع مرور الزمن؛ ففي العهد الإسلامي حظي الأردن باهتمام كبير بسبب وقوعه على طريق الحج، وطريق التجارة الدولية بين شمال الدولة الإسلامية وجنوبها، وأصبحت أراضي الأردن وبواديه متنفسًا لخلفاء بني أمية؛ يخلدون فيه إلى الراحة ويقضون في بعض أماكنه فترات التنزه والاستجمام.

وفي العهد الصليبي تنبه هؤلاء إلى الأهمية الكبيرة التي يتمتع بها شرقي الأردن من النواحي الاقتصادية والاستراتيجية، فقد كان شرقي الأردن خط الدفاع الأول عن بيت المقدس ضد أي تحرك إسلامي موجه إليها، كما أن الأرض التي تقوم عليها مملكة بيت المقدس لا تكفي لسد حاجاتهم من المواد الغذائية؛ لهذا تطلعوا إلى شرقي الأردن التي تشتهر بحقول القمح الوافرة، التي يمكن أن تزودهم مما يحتاجون إليه، كما كانت المنطقة تسيطر على طريق القوافل القادمة من الجزيرة العربية إلى نواحي الشام، محملة بالبضائع النفيسة من أطايب الهند والصين واليمن والحبشة، والتي كان يتم تصديرها إلى الغرب الأوروبي، كما يسيطر على طريق الحج القادم من الشام وآسيا الصغرى ومصر. لذا أقام الصليبيون عددًا من القلاع في

---

(٣) المصدر نفسه، ص٣٣-٣٤.

العقبة والكرك والشوبك، مما حدا بالأيوبيين إلى إنشاء قلاع وحصون أخرى، مثل: قلعة عجلون وترميم قلعة السلط والأزرق وغيرها.

واستمرت أهمية الأردن معبرًا إبان الحكم العثماني، فقد حرصت الدولة العثمانية على الاهتمام بقافلة الحج الشامي، وانشغلت ولاية دمشق على المستويين الرسمي والشعبي بقافلة الحج، من حيث تنظيمها وحمايتها وإمدادها بما تحتاجه، وإعداد الآبار ومنازل الحج وحراستها، وقد استمر ذلك حتى سقوط هذه الدولة التي بادرت حتى في أخريات أيامها إلى تسهيل حركة الوصول إلى الديار المقدسة، عن طريق إنشاء خط حديدي يربط دمشق بالمدينة المنورة.

واحتفظ الأردن بوظيفته حتى الآن معبر وصل، فحينما ورثت بريطانيا نفوذ الأتراك في البلاد بعد الحرب العالمية الأولى، برزت العقبة ميناء إنزال المؤن والمعدات لقوات الحلفاء، وأصبح الميناء النافذة الوحيدة على المياه المفتوحة، وازدادت أهميته بعد الحرب في تجارة العبور (الترانزيت) للعراق وشمال المملكة العربية السعودية، وقد اقترن ذلك وتلازم معه بروز الأردن محورًا عرضيًا في شؤون النقل، إذ أقيمت عبر أراضيه أنابيب شركة نفط العراق (IPC) لنقل النفط من كركوك إلى حيفا، وكذلك يخترقه خط أنبوب شركة الزيت العربية الأمريكية (التابلاين)؛ لإيصال نفط السعودية إلى مصابه على البحر المتوسط، وهكذا كان لموقع الأردن أثره البالغ في مجريات الأحداث السياسية في التاريخ القديم والحديث في المنطقة كلها، وقد تجلت أهمية الموقع على سبيل الخصوص في حركة الحج التي بدأت مع ظهور الإسلام، وارتبط تنظيمها مع الدول التي حكمت المنطقة منذ العصور الإسلامية السابقة وحتى يومنا هذا. ويرى بعض المؤرخين(٤) أن القسم الشمالي من الأردن كان يشكل خط الدفاع

---

(٤) يوسف درويش غوانمه: شرقي الأردن في عصر دولة المماليك، القسم السياسي، جمعية المطابع التعاونية، منشورات وزارة الثقافة، عمان، ١٩٧٩م، ص٥٣.

الأول عن دمشق، أما القسم الجنوبي من الأردن فهو دهليز الحرمين الشريفين، ومن يسيطر عليه يتحكم في حركة قوافل الحج الشامي والمصري على حد سواء.

قافلة الحج الشامي:

بعد معركة اليرموك سنة ١٥هـ/٦٣٦م دخلت بلاد الشام في نطاق الدولة الإسلامية، وبدأ المسلمون من هذه الديار يؤدون فريضة الحج إلى الأماكن المقدسة، ويروي ابن الأثير(٥) أن عبدالملك بن مروان بدأ بالاهتمام بطرق الحج منذ سنة ٧٩هـ؛ وذلك بسبب الأخطار التي ألحقت ضررًا بالحجاج والعرب القاطنة في القرى المجاورة لطرق الحج، فأرسل أموالاً إلى عامله في مكة ينفقها على المتضررين.

كان خلفاء المسلمين يشرفون ويعملون على ضمان الحج وسلامته، فقد كانت تتحرك في كل عام قوافل الحجيج باتجاه مكة من أنحاء العالم الإسلامي كافة. وأشهر هذه القوافل: قافلة الحج الشامي، وقافلة الحج العراقي، وقافلة الحج المصري، وقافلة الحج اليمني، ولم تقتصر هذه القوافل على سكان بلاد الشام ومصر والعراق واليمن فحسب، بل ضمت حجاج الأقطار القريبة والمحاذية للمناطق الأربعة المذكورة.

وما يهمنا هو قافلة الحج الشامي بالدرجة الأولى؛ لأنها كانت تمر عبر الأراضي الأردنية بعد خروجها من دمشق. وكانت هذه القافلة تضم أعدادًا كبيرة من الحجاج تتراوح أعدادهم ما بين ٣٠-٦٠ ألف حاج كل عام يفدون من أقطار بلاد الشام وكردستان وأذربيجان والقوقاز والقرم والأناضول والبلقان(٦).

ولما كانت القافلة تمر عبر طريق طويل قبل وصولها إلى الديار المقدسة كان لا بد من العمل على توفير الأمن للقوافل التي تسلك

---

(٥) ابن الأثير: الكامل في التاريخ، دار الفكر، بيروت، ص٤٢٥.

(٦) عبدالكريم رافق: العرب والعثمانيون (١٥١٦ – ١٩١٦م)، دمشق، ١٩٧٤م، ص١٩٣.

هذا الطريق، بالإضافة إلى توفير مستلزمات السفر؛ ولهذا قامت الدول المتعاقبة بترميم القلاع القديمة، وبناء القلاع الجديدة على طول امتداد هذا الطريق بهدف المحافظة على راحة الحجاج وتقديم المساعدة لهم، وتسهيل سفرهم، وتأمين حمايتهم من خطر الهجمات البدوية من خلال اتفاقات تعقد مع بعض القبائل البدوية؛ ليقوموا بحماية قوافل الحجاج مقابل مبلغ من المال يُعرف (بالصرّة).

وفي خلال حكم العثمانيين للبلاد العربية استخدمت الدولة العثمانية إمارة في بلاد الشام عرفت (بإمارة الحج). وكانت هذه الإمارة تُضَمّ إلى أقوى أمراء الشام وأقدرهم على توفير الحماية لقافلة الحج في ذهابها وإيابها، ثم أُلْحِقَت بوالي دمشق لكون دمشق مركز الشام، وفيها يتجمع الحجاج قبل الانطلاق إلى الحجاز؛ لذلك كانت تُعْفَى دمشق من بعض الضرائب، ويطلب من الولايات الأخرى في المنطقة تقديم العون والمساعدة لأمير الحج خلال الموسم. وعندما ضعف الأمراء المحليون في بلاد الشام، ازداد نفوذ الجيش الانكشاري في دمشق، فتولى بعض هؤلاء إمرة قافلة الحج الشامي بهدف المحافظة عليها(٧).

كان على أمير الحج أن يبدأ الاستعداد لرحلة الحج قبل الموسم بثلاثة أشهر، حيث يخرج أمير الحج الذي كان يعرف بأمير الدورة في جولة تفتيشية سميت (الدورة) بهدف جمع الضرائب والأموال؛ لإنفاقها على الجند الذين يرافقون قافلة الحج، وإظهار سطوة الدولة في المناطق التي ستمر منها أو قريبًا منها قافلة الحج(٨).

ثم يبدأ توافد الحجاج إلى مدينة دمشق خلال شهر رمضان، وفي منتصف رمضان يصل ركب (الصرّة أميني)، وهو الموظف الذي يحمل

---

(٧) محمد حسين محاسنة: صفحات من تاريخ الأردن وحضارته، منشورات وزارة الثقافة، عمان، ط١، ٢٠٠٠م، ص١٤٢-١٤٣.

(٨) المصدر نفسه، ص١٤٤.

المال المخصص لسكان الحرمين الشريفين. وفي منتصف شوال تتأهب القافلة للانطلاق باتجاه الحجاز يرافقها أمير الحج وعدد من الجنود الذين يتولون حراستها وحمايتها على طول الطريق الذي تسلكه.

وفي عودة القافلة يتولى الوالي الذي تختاره الدولة من ولايات الشام مهمة ملاقاة قافلة الحج واستقبالها، ويعرف باسم (أمير الجردة) فكانت الدولة العثمانية تعهد إلى أحد ولاة الشام إعداد قافلة تموين لملاقاة الحجاج عند عودتهم - بعد انتهاء موسم الحج - حيث يحل الحجاج ضيوفًا عليه(٩).

منازل طريق الحج الشامي:

يسمى موقع الاستراحة الذي تقف فيه قافلة الحج اسم منزل، وغالبًا ما يحوي هذا الموقع الماء سواء أكانت آبارًا أو بركًا يرتوي منها الحجاج ودوابهم ويتزودون منه للمرحلة القادمة. وكانت تقام في هذه المنازل الأسواق التجارية، وغالبًا ما تحوي هذه المنازل بعض القلاع والتحصينات الدفاعية التي تحوي عددًا من الجنود للمحافظة على القافلة من تعديات البدو والخارجين على النظام.

يظهر الجدول رقم (١) والشكل رقم (١) مواقع مراحل الطريق بين دمشق الشام والمدينة المنورة، وهذا الجدول والجدولان اللذان يليانه (٢، ٣) هو ترجمة لوثيقة عثمانية تظهر أسماء المراحل والزمن اللازم بالساعات لقطع كل مرحلة (انظر الوثائق). ويظهر الجدول رقم (١) أن هناك (٢٧) مرحلة بين دمشق الشام والمدينة المنورة تقطعها القافلة في (٣٢٥) ساعة، كما يظهر الجدول المسافة بالساعات بين كل مرحلة وأخرى. ويظهر الجدول رقم (٢) مراحل طريق العودة الذي يتجاوز الـ (٣٧) مرحلة تقطعها القافلة في (٣٣٦) ساعة. ومن

---

(٩) عبدالكريم رافق: ١٩٧٤م، مصدر سابق، ص٢٠٣.

الجدير بالذكر أن مراحل العودة أقصر، والمسافة بين كل مرحلة وأخرى هي أقصر أيضًا. ففي الذهاب يبلغ متوسط طول المرحلة قرابة (١٢) ساعة، أما في الإياب فلا يتجاوز المعدل تسع ساعات لكل مرحلة(١٠).

ويظهر الجدول رقم (٣) المراحل بين المدينة المنورة ومكة المكرمة ذهابًا وإيابًا حيث هي عشر مراحل في الذهاب من المدنية، واثنتا عشرة مرحلة في الإياب مدتها (١٠٨) ساعات.

منازل طريق الحج الشامي في الأردن:

سنتجاوز منازل الحج المختلفة، وسنقتصر على منازل الحج في الأردن بحدوده الحالية الممتدة بين سوريا شمالاً والمملكة العربية السعودية جنوبًا، وتحديدًا بين محطة المزيريب آخر محطات القافلة في سوريا، وذات الحاج أولى مراحل القافلة في المملكة العربية السعودية.

يمكن القول: إن طريق الحج الشامي كانت تواكب الطريق التجاري القديم الواصل بين سورية والجزيرة العربية مارًا عبر الأردن. وقد عرف هذا الطريق في التوراة باسم طريق الملك، كما عرف أيام المؤابيين(١١) باسم الطريق الملكي أو السلطاني. ويبدأ من دمشق مارًا بحوران(١٢) وجلعاد(١٣) إلى مؤاب، ليتصل بطريق قوافل الجزيرة

---

(١٠) سالنامة ولاية سوريا (الكتاب السنوي لولاية سوريا)، عدد٢٨، ١٣١٤هـ.

(١١) ازدهرت في شرقي الأردن أربع ممالك منذ القرن الثامن عشر قبل الميلاد، قوامها جماعات عربية خالصة، كانت بمثابة الأساس العرقي العربي في المنطقة، وهي من الجنوب مملكة آدوم التي يمكن أن تكون حاضرتها البتراء، وقد حل محلها فيما بعد مملكة الأنباط حوالي القرن السادس قبل الميلاد. ثم مملكة مؤاب فيما بين وادي الحسا والموجب، وتناوبت عاصمتها كل من ذيبان والكرك. وإلى الشمال من وادي الموجب نشأت مملكة العموريين وعاصمتها حسبان، فمملكة عمون، وقاعدتها عمان التي نهضت حوالي الألف الأول قبل الميلاد (بحيري، ١٩٩١: ٣١).

(١٢) تطلق كلمة حوران على الأراضي الممتدة جنوب دمشق حتى مناطق عجلون في شمال الأردن.

(١٣) تطلق كلمة جلعاد على المنطقة الشمالية من الأردن وخاصة جبال عجلون وما جاورها جنوبًا.

العربية. وقد اهتم الرومان بهذا الطريق(١٤)، حيث مدّ الإمبراطور الروماني (تراجان) هذا الطريق بين بصرى والعقبة، ليستكمل مع تفرعاته الجانبية في عهد خلفه الإمبراطور (هادريان) وقد دعمت مراحل هذا الطريق بعدد من الحاميات والمخافر الأمامية، كان أكبرها معسكرين، أحدهما: باللجون شرقي الكرك، والثاني: في أذرح في منطقة الشوبك. وقد ظل هذا الطريق خط التخوم الروماني المنيع ضد غارات البدو(١٥)، وقد استخدم طريقًا عسكريًا، ثم سارت عليه دروب القوافل، ثم استعمله الحجاج المسلمون فيما بعد، حيث عرف باسم طريق الحج الشامي. (انظر شكل ٢).

يشكل الطريق المار عبر الأردن امتدادًا شماليًا للطريق التبوكية (نسبة إلى تبوك) والتي يشير إليها ابن إسحاق وتاريخ الطبري، وهذا واضح من كلام ياقوت، والطريق التبوكية هي التي سار عليها أبو عبيدة وشرحبيل بن حسنة ويزيد بن أبي سفيان، قادة الجيوش الثلاثة المكلفة بفتح حمص ودمشق والأردن، زمن الخليفة الراشد أبي بكر الصديق رَضِيَ اللهُ عَنْهُ حيث زحف أبو عبيدة وصحبه من المدينة المنورة مارًا بأودية القرى والأقرع والجنينة وتبوك وسرغ ومن هناك دخل بلاد الشام(١٦). ويمكن القول: إن العلا هي الموقع الرئيس في وادي القرى. أما الأقرع فتقع إلى الشمال من العلا، بينما ينطبق موقع الجنينة على موقع جنان القاضي بين الأقرع وتبوك، وليست سرغ إلا واحة وقلعة سرغ إلى الشمال من تبوك، وهي محطة المدورة الحديثة في أقصى جنوب الأردن.

---

(١٤) محمد حسين محاسنة: مرجع سابق، ص٧٧.

(١٥) صلاح الدين البحيري: مرجع سابق، ص١٣٣.

(١٦) يذكر أن الخليفة أبا بكر وجّه عمرو بن العاص إلى فلسطين، وطلب منه أن يسلك طريق أيلة، وهي الطريق الساحلية، وتعرف بطريق المُعرقة. (الطبري: الرسل والملوك، ج٣، ص٣٨٧) في حين يذكر ابن عساكر هذه الطريق باسم الطريق (المُغربة) على أيلة. ولعل هذا أقرب إلى الصواب؛ لأن الطريق تأخذ باتجاه الغرب لتنتهي إلى العقبة (ابن عساكر، تاريخ دمشق، ج٢ ص٦٩) انظر حول هذا الموضوع. (محاسنة، ٢٠٠٠: ١٠٦).

ويرى المقدسي (٣٣٥-٣٩٠هـ، ٩٤٧-١٠٠٠م)(١٧) في كتابه (أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم): "أن طريق تبوك تأخذ من عمَّان إلى معان منهلين إلى وادي القرى أربعًا". وبجانب الطريق التبوكية كان هناك طريقان آخران يربطان الأردن - الامتداد الطبيعي لشمال الحجاز - بالجزيرة العربية وهما:

١ - الطريق المعرقة التي تمر عبر أيلة إلى الحجاز عبر ساحل البحر.

٢ - طريق الأزرق - تيماء - الحجاز، وهي الطريق التي تخترق البادية الأردنية مرورًا بالأزرق وباير والجفر. ووصف المؤرخون هذه المحجان الثلاث بأنها طرق العرب إلى مكة، وفيها كان بريد ملوك بني أمية وقت كونهم في دمشق. وبها سلكت جيوش العمريين وقت فتح الشام، وهن قريبات آمنات(١٨).

بعد فتح بلاد الشام أخذ كثير من الحجاج وعدد من الخلفاء وأعضاء البيت المالك من بني أمية يسافرون كل سنة على الطريق التبوكية إلى المدينتين المقدستين المدينة المنورة ثم مكة المكرمة، ويذكر ابن الفقيه المتوفى سنة ٢٩٠هـ/٩٠٣م في كتابه (البلدان) أن الخليفة الوليد بن عبدالملك أنشأ برك ماء في مواقع الاستراحة المختلفة على طريق الحاج، كما أنشأ في بعض هذه المواقع مصحات للمرضى من الحجاج(١٩).

يسمي ابن خرداذبة (٢٠٥-٣٠٠هـ/٨٢٠-٩١٢م) في كتابه (المسالك والممالك) موقع الاستراحة الأول والموقع الذي يليه بعد دمشق باسم منزل، بينما يدعو الموقع الثالث باسم ذات المنازل، ثم سرغ ومن هنا

---

(١٧) المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩١م.

(١٨) محمد عبدالقادر خريسات وآخرون: محاضرات في تاريخ الأردن وحضارته، مؤسسة حمادة للخدمات والدراسات الجامعية، إربد، ٢٠٠٠م، ص٧٩.

(١٩) ابن الفقيه الهمذاني: مختصر كتاب البلدان، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٨٤م، ص١٥٠.

تؤدي الطريق إلى تبوك(٢٠). ويرى موزيل أن المنزل الأول بعد دمشق هو الكسوة. أما ذات المنازل فيقول بأنها درعا، أما الموقع الذي يلي درعا فهو سرغ، وهي محطة المدورة الحالية. ومن هنا نرى أن ابن خرداذبة لم يذكر من منازل الأردن سوى آخر موقع في الجنوب وهو سرغ؛ لأن درعا في الأراضي السورية، وتبوك في الأراضي السعودية.

ومن المستبعد أن تسير القافلة من درعا إلى المدورة (سرغ) دون أن تتوقف في محطات أخرى. ويجب التنبيه إلى أن ابن خرداذبة ربما كان يذكر منازل البريد لأنه كان عاملاً للبريد. وقد اهتم بالمحطات الخاصة بنقل البريد، ومن الجدير بالذكر أن البريد كان ينقل على الهجن السريعة(٢١).

من المستبعد أن تسير القافلة من درعا إلى المدورة (سرغ) دون أن تتوقف في محطات أخرى

يذكر الإدريسي (٤٩٣-٥٦٠هـ/١١٠٠-١١٦٦م) في كتابه (نزهة المشتاق في اختراق الآفاق) أسماء منازل الحج، غير أن هذه الأسماء لم نستطع تحديد أي موقع منها في الأردن، فقد كان من الصعب التعرف على مواقع الأسماء المختلفة(٢٢).

وعندما شرع ابن بطوطة (٧٠٣-٧٧٩هـ/١٣٠٤-١٣٧٧م) مؤلف كتاب (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار) في رحلة عام ٧٢٧هـ/١٣٢٦م سار مع ركب الحجاج من دمشق إلى الكسوة ثم الصنمين ثم أزرع ثم بصرى، ومن هناك إلى زيزياء واللجون والكرك

---

(٢٠) ابن خرداذبة، أبو القاسم عبدالله: المسالك والممالك، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٨٩م، ص١٥٠.

(٢١) ألويس موزيل: الحجاز الشمالي ضمن كتاب "غربيون في بلاد العرب"، ترجمة سليمان الموسى، منشورات دائرة الثقافة والفنون، عمان، ١٩٦٩م، ص٥٠.

(٢٢) ذكر الإدريسي أسماء مواقع لم نستطع تحديد أي منها في الأردن، فقد ذكر ذات المنازل (ونعتقد أنها مدينة درعا بسوريا) ثم ذكر ينوع، البثينة، دمه ثم تبوك، ولم نستطع الاستدلال على أي من هذه المواقع بأسمائها الحالية. وقد واجه موزيل الصعوبة نفسها في هذا المجال.

ومعان ثم عقبة الصوان ثم ذات الحاج. فإذا عرفنا أن المحطات الخمس الأولى (دمشق، الكسوة، الصنمين، أزرع، بصرى) هي في سوريا وأن المحطة الأخيرة (ذات الحاج) هي في المملكة العربية السعودية؛ أدركنا أن عدد منازل الحج الشامي في الأردن إبان رحلة ابن بطوطة كانت هي زيزياء واللجون والكرك ومعان وعقبة الصوّان(٢٣).

لقد ذكر عبدالقادر الجزيري من علماء القرن العاشر الهجري والمتوفى قبل عام ٩٧٢هـ، في كتابه المشهور (درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة) منازل الحج الشامي اعتمادًا على روايات ثلاثة رحالة، زاروا الديار المقدسة بصحبة قافلة الحج الشامي، أولهم الصلاح الصفدي في مؤلفه الذي سماه (حقيقة المجاز إلى الحجاز) عند حجه سنة ٧٥٥هـ، وثانيهم العلامة ابن فضل الله، أما ثالثهم فهو مقدم الدرب الشامي حسن بن عيسى الذي كان على معرفة بالعلامة عبدالقادر الجزيري.

لقد ذكر الجزيري نقلاً عن الصفدي وابن فضل الله المراحل من دمشق إلى بصرى، وهي آخر محطات الدرب الشامي في سوريا الحالية في عهد الجزيري يدخل بعدها إلى الأردن وكانت أولى المراحل هي الزرقاء يأتي بعدها زيزا ثم الكرك فالحسا وعنيزة ثم معان ثم عقبة الصوّان فذات الحاج ثم تبوك(٢٤).

يقول الجزيري بعد ذكر جميع مراحل الحج الشامي من دمشق إلى المدينة المنورة: هذه هي طريق الشام بمسافاته ومياهه الموردة ومسالكه في التوجه والعود، على ما ذكره العلامة ابن فضل الله والصلاح الصفدي، ولا بأس أن يلحق ذلك بما حررته من المنازل

---

(٢٣) ابن بطوطة: تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار (رحلة ابن بطوطة)، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧م، ص١٢٩-١٣٠.

(٢٤) عبدالقادر الجزيري: درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، الرياض، دار اليمامة (د. ت). ج٢، ص١٣٢٥ - ١٣٥٩.

والمراحل الشامية أيضًا مما هو عليه السلوك الآن في زماننا (القرن العاشر الهجري) مما صححته من المقُدّم الأجلّ حسن بن عيسى، مقدم الدرب الشامي، وهو الذي عليه مسير الركب الشامي أن الركب يرحل من الشام إلى قبة بلبغا عند المرجة، ثم يرحل إلى المحل المعروف بقبة الحج، ثم يرحل إلى جسر الكسوة، ثم إلى خان ذو النون ثم كُتيبه ثم يرحل إلى المزيريب، وبه قلعة مستجدة الإنشاء وحوله القرى الكثيرة يجلبون منها للبيع على الوفد، والإقامة بها سبعة أيام، ثم يرحل منها إلى قرية أذرعات، وهي عامرة آهلة آخر بلاد حوران، وبها آبار ماء، ثم يرحل منها إلى محل يسمى خان المفرق، وهو خان قديم، وبه تل، وتلك المنزلة خالية من الماء، ثم يرحل إلى الزرقاء، وهي عين تجري، وبتلك المنزلة قصر شبيب على التل، ثم يرحل إلى رأس بلاطة، أو بلاد البلقاء، وليس بها ماء، ثم يرحل من رأس بلاطة فيمر على خان قياد سَحرًا، وينزل الركب وقت العصر بخان القطراني، وليس هناك ماء، ومن خان القطراني كان الركب قديمًا ينزل بقرية قديمة تسمى اللجون، يقيم بها الركب ثلاثة أيام، وينزل الكرك، وقد بطل ذلك من نحو ثمان سنين، وصار الركب ينزل بمنزلة الحسا، بها عيون ماء تجري، ومرج أخضر، ويرد عليها الجالب للبيع على الوفد بالشعير والدجاج وغيرهما، ولا يقيم الركب فيها، ثم يرحل إلى خان عنيزة، وهو منزلة لا يكاد ينقطع منها البرد شتاء ولا صيفًا، وإذا كانت العربان طيبة الخاطر من الحكام يأتون بالميرة للركب من قلعة الشوبك، وكذلك (الحصارليه) التي بها يحضرون للبيع والتسبب على الحاج، ثم يرحل إلى منزلة معان، بها عيون تجري، ويأتي إليها الجالب في وقت دون وقت، ثم يرحل إلى عقبة الصوّان - ويسمونها الشّيّدية (بياء تحتية مشددة وقبلها شين معجمة مشددة)(٢٥)، ثم

---

(٢٥) الواقع أن الشيدية ليست العقبة الحجازية أو عقبة الصوان، فهناك محطة لسكة حديد الحجاز تعرف باسم بير الشيدية على بُعد (٢٨ كم) من معان وتبعد المسافة نفسها أيضًا (٢٨ كم) عن محطة عقبة الحجاز.

يرحل إلى الطُّبَيلة (بتشديد الطاء المهملة المرفوعة تصغير طبلة) وبالقرب منها تزويده صرر (بصاد مهملة مفتوحة ورائين الأولى منهما مفتوحة) وهي حفائر رمل، ثم يرحل إلى ذات حج، وبها محل شريف يسمى التابوت، يذكرون أن النبي ﷺ حفر بيده الشريفة ذلك الموضع؛ فنبع الماء وفاض، وبجانبه بركة قديمة البناء، وصلحت من نحو خمس سنين لسقاية الحاج، ثم يرحل إلى قاع بُسيطة محل أفيح، لا وعر فيه ولا ماء، ثم يرحل إلى بركة تبوك(٢٦).

وقد ذكر البخيت أن من الرحالة الذين وصفوا حال المنطقة في منتصف القرن السابع عشر الشيخ حسن بن محمد البوريني وكان قاضيًا لقافلة الحج الشامي لسنة ١٠٢٠هـ/١٦١١م. وقد وصف منازل الحج وذكر من بينها أنه مر بالمفرق - الزرقاء ثم توجه إلى البلقاء فالقطرانة ليصل مع القافلة إلى الحسا ثم إلى أرض عنزة ومعان في طريقه إلى مكة المكرمة(٢٧).

لقد وصف الموسوي في كتابه (رحلة الشتاء والصيف) تفاصيل دقيقة في تحديد منازل درب الحج الشامي وخاصة المنازل في الأردن وذلك في عام ١٠٣٩هـ/١٦٢٩م فبعد بلدة المزيريب السورية، ذكر الموسوي في الأردن منازل المفرق - الزرقاء - البلقاء - القطرانة - الحسا - عنيزة - معان - بطن الغول ثم ذات الحاج(٢٨).

وفي عام ١٠٨٠هـ/١٦٦٩م ذكر الخياري المدني في كتابه (تحفة الأدباء وسلوة الغرباء) عددًا من المنازل في الأردن منها معان - ظهر العقبة (العقبة الحجازية)(٢٩).

---

(٢٦) عبدالقادر الجزيري: مرجع سابق، ص١٢٦٥-١٢٦٧.

(٢٧) محمد عدنان البخيت: معان وجوارها، مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق، أيار، ١٩٨٣م، ص٥٠.

(٢٨) الموسوي، محمد بن عبدالله الحسيني: رحلة الشتاء والصيف، تحقيق محمد سيد طنطاوي، المكتب الإسلامي، ط١، بيروت، ١٣٨٥هـ، ص٢٣٠-٢٣٨.

(٢٩) الخياري المدني، إبراهيم بن عبدالرحمن: تحفة الأدباء وسلوة الغرباء، تحقيق رجا محمود السامرائي، وزارة الثقافة والإعلام، القاهرة (د. ت)، ص٨٥.

ويصف حاجي خليفة (١٠١٧-١٠٦٧هـ/١٦٠٩-١٦٥٧م) في كتابه (كشف الظنون) بعض الاستراحات جنوب معان، فهو يقول: إن المسافر بعد أن يغادر معان يصل إلى موضع استراحة (ظهر العقبة) الذي لا ماء فيه، والذي يقال: إنه يعرف باسم (عبدان) ثم يصل إلى واحة الطبيليات التي ينمو فيها النخيل، غير بعيد عن قرية ليس، وبعدها يأتي موقع ذات الحاج. ويرى موزيل أن موقع ظهر العقبة ينطبق على قلعة فصوعة الصغيرة القريبة من العقبة الحجازية (أو عقبة الصوّان)، ولا يستعمل الكُتّاب القدماء اسم عبدان لهذا الموقع. أما واحة الطبيليات فيرجح موزيل أنها سرغ ذاتها (المدورة). أما ليس فيرى موزيل أنها محرفة عن كلمة ديس وهو اسم وادي ينتهي طرفه قريبًا من سرغ (وادي الديسي)(٣٠).

أما الرحالة عبدالغني النابلسي (١٠٥٠-١١٤٣هـ/١٦٤٠-١٧٣٢م) في كتابه (الحقيقة والمجاز في رحلة الشام ومصر والحجاز)(٣١) فقد وصف رحلة العودة من المدينة المنورة سنة ١٦٩٤م. حيث يذكر أنهم خرجوا من تبوك إلى قاع البرزة ثم ذات الحاج ثم زلقات عمار ثم جريمان ثم عقبة الحلاوة ثم معان. ويرى موزيل أن زلقات عمار هي محطة حديد حالة عمار الحالية. أما جريمان فيرى أنه اسم ثان لموقع سرغ (المدورة) الذي كان يحط عنده الحجاج قديمًا. أما عقبة الحلاوة فلابد أنه عقبة الصوّان أو العقبة الحجازية، ويقول عبدالغني النابلسي: إن هذا الاسم (عقبة الحلاوة) أطلق على ذلك المنحدر على أساس أن بلوغه يعني شعور الحجاج بالفرج لأنهم سيلتقون أصدقاءهم(٣٢).

---

(٣٠) ألويس موزيل، مرجع سابق، ص٥١-٥٢.

(٣١) عبدالغني النابلسي: الحقيقة والمجاز في رحلة بلاد الشام ومصر والحجاز، تحقيق رياض عبدالحميد مراد، دار المعرفة. ج١، دمشق، ١٩٨٣م.

(٣٢) ألويس موزيل: مرجع سابق، ص٥٤.

وحج في عام ١٢٠٨هـ/١٧٩٣م الزياني حيث ذكر في كتابه (الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة برا وبحرا) تفاصيل دقيقة عن منازل الحج في الأردن شأنه في ذلك شأن الموسوي حيث ذكر المفرق - الزرقاء - البلقاء - خان الزبيب - القطرانة - البوغازين - عُنيزة - عيون معان - العقبة - المدورة(٣٣).

في أواخر القرن الثالث عشر الهجري/التاسع عشر الميلادي (١٢٩٣هـ/١٨٧٦م) قام الرحالة تشارلز دوتي (Charles Daughty) برحلة سرية إلى الديار المقدسة. وقد ذكر المنازل التي عبرها في طريقه إلى الحجاز في الأردن، وهي الزرقاء - البلقاء - القطرانة - الحسا - جرف الدراويش - عنيزة - معان - بطن الغول - المدورة(٣٤).

خلال الفترة ١٨٠٩-١٨١٢م قام الرحالة بيركهارت (١١٩٩-١٢٣٢هـ/١٧٨٤-١٨١٧م) برحلة في بلاد الشام الجنوبية، وقد تحدّث عن منازل الحج الشامي بالتفصيل، كما ذكر ملحقًا خاصًا ضمنه جميع المنازل من دمشق وحتى المدينة المنورة، ويهمنا في هذا المجال ما ذكره عن المنازل المارة بالأردن. لقد ذكر (بيركهارت) أن المحطة الأولى في الأردن بعد محطة المزيريب السورية هي الرمثا ثم ذكر المحطات التي مر بها كافة، وهي المفرق - الزرقاء - البلقاء - القطرانة - الحسا - عنيزة - معان - عقبة الشامية - المدورة ثم ذات الحاج(٣٥).

وفي أخريات أيام الدولة العثمانية أخذت تظهر منازل طريق الحاج الشامي في سالنامة ولاية سوريا، ويمكن القول: إنه منذ

---

(٣٣) أبو القاسم الزياني: الترجمانة الكبرى في أخبار المعمورة برًّا وبحرًا، وزارة الأنباء المغربية، تحقيق عبدالكريم الفيلالي، المغرب، ١٩٦٧م، ص ١٨٦.

(34) Doughty,c. , Travels in Aarabia Desrta, vol.i, Dover Publisher, New york, 1979:73.

(35) Burckhardt,j.,L. , Travels in syria and the Holy land , London, John, Murray, 1822:657-58.

تسعينيات القرن الثالث عشر الهجري وحتى الربع الأول من القرن الرابع عشر ١٢٩٠-١٣٢١هـ/١٨٧٢-١٩٠٣م أي في الربع الأخير من القرن التاسع عشر الميلادي، استقر درب الحج الشامي على محطات ثابتة في الذهاب والإياب - معلومة المسافة والأبعاد - مع تحديد الزمن اللازم لقطعها، ابتداءً من دمشق الشام مرورًا بالمدينة المنورة ووصولاً إلى مكة المكرمة. واستنادًا إلى الوثيقة العثمانية الموجودة في الملحق تظهر المحطات والمنازل الآتية في الأردن في رحلتي الذهاب والعودة. (انظر الوثائق) وكذلك جدول رقم (٤) وشكل رقم (٣)(٣٦).

تعريف بمواقع الحج الشامي في الأردن:

الرمثا: ظهرت الرمثا كإحدى منازل الحج في وقت متأخر، إذ لم يرد ذكر هذه البلدة إلاّ في أوائل القرن التاسع عشر، وقد ذكرها (بيركهارت) خلال رحلاته في سوريا الجنوبية بين ١٨٠٩-١٨١٢م، ثم توالى ذكرها في الوثائق العثمانية. ويبدو أن بروز الرمثا محطة على درب الحاج مقترن بتحول طريق الحج من بلدة بصرى إلى بلدة المزيريب في سوريا، فبصرى كانت على طريق البادية موغلة في الشرق. وقد أشار (بيركهارت) إلى أن تغيير درب الحج من بصرى إلى المزيريب كان بسبب غارات العربان، فتعين نقل المحطة إلى المزيريب التي تبعد قليلاً عن سيف البادية، كما أن فيها بحيرة عذبة، وقد أنشئ فيها قلعة عثمانية ذكرها الجزيري في أخبار طريق الحج الشامي(٣٧). وربما حلت الرمثا محل بلدة أذرعات (درعا) التي قال فيها الجزيري: إن وفد القافلة يرحل إليها قبل ذهابه إلى المفرق، وقد وصفها الجزيري بأنها عامرة آهلة، وآخر بلاد حوران وبها آبار ماء. وربما لسبب لا نعلمه تغير مسير القافلة؛ ليتحاشى درعا ويمر بالرمثا التي تقع إلى الغرب قليلاً من بلدة درعا.

---

(٣٦) سالنامة: مرجع سابق عدد (٢٨).

(٣٧) الجزيري: مرجع سابق ج٢، ص ١٢٦٦.

لقد اقتضى مرور قافلة الحج بالرمثا إنشاء بركتين لحفظ ماء المطر بهما من أجل تزويد القافلة. وبلدة الرمثا اليوم هي مركز محافظة يزيد عدد سكانها عن سبعين ألف نسمة، ويتبعها العديد من القرى. وهي منفذ الأردن الشمالي إلى سوريا، تتوسط المسافة بين دمشق وعمّان، إذ لا تبعد عن دمشق سوى (١٢٠ كم) شمالاً وعن عمان (١٠٠ كم) جنوبًا.

المفرق: اسمها القديم (الفدين) ورد ذكرها في معجم ياقوت(٣٨) وتبعد أربع ساعات بسير القافلة عن الرمثا نحو الجنوب (٣٥ كم). والمفرق مجمع لطرق عدة؛ ولعل ذلك سبب تسميتها بهذا الاسم، إذ يتجه منها طريق إلى العراق شرقًا، وآخر إلى سوريا شمالاً، وثالث إلى فلسطين غربًا، ورابع إلى السعودية جنوبًا. وقد كانت المرحلة الأولى لقافلة الحج في الأردن قبل استحداث محطة الرمثا. وهي إحدى المحطات المهمة التي سلكتها سكة حديد الحجاز فيما بعد. وهي اليوم مدينة عامرة ومركز إداري لمحافظة تعرف باسمها، ويزيد عدد سكانها عن خمسين ألف نسمة.

الزرقاء: يتجه الدرب بعد المفرق إلى الجنوب نحو بلدة الزرقاء، التي ذكرها معظم من سبق ذكره ممن كتبوا عن قافلة الحج الشامي، فهي محطة رئيسة، ولعلها المحطة الأولى بعد المزيريب التي يكثر فيها الماء. وهي على مسيرة (١٢) ساعة بسير القافلة (٤١ كم) تقع على وادي الزرقاء أحد الروافد الشهيرة والغزيرة لنهر الأردن.

ولقد أشار (بيركهارت) إلى أن الحجيج يقضون يومًا واحدًا في الزرقاء للراحة، وقد ينصرف بعضهم إلى صيد الحيوانات البرية التي تكثر بين أشجار وادي الزرقاء، وقد أنشأت الدولة العثمانية قلعة يعود تاريخها إلى منتصف القرن الثالث عشر الهجري الثامن عشر الميلادي ١٢٥٥هـ/١٧٤٢م لحماية الحجاج وتوفير الأمن لهم.

---

(٣٨) ياقوت الحموي: معجم البلدان، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٧٩م ج٤، ص ٢٤٠ - ٢٤١.

وحينما أقيمت سكة حديد الحجاز كانت الزرقاء إحدى المحطات التي تمر بها على بعد (٢٠ كم) من عمّان، وهي اليوم مدينة عامرة، وثانية مدن الأردن في عدد السكان، إذ يزيد عدد سكانها على أربعمئة ألف نسمة.

البلقاء: ورد ذكر البلقاء منزلاً من منازل الحج الشامي لدى معظم من كتبوا، أو دونوا مسالك الحج ودروبه(٣٩)، والبلقاء اسم لمنطقة تمتد بين وادي الزرقاء ووادي الموجب، ومن مدنها المشهورة السلط وعمان. وقد بقيت السلط أكبر بلدة في منطقة البلقاء، وكذلك أكبر بلدة في شرقي الأردن خلال العهد العثماني، ثم برزت عمّان في العصر الحديث لتتبوأ هذه المكانة.

ولعل المكان الذي تحط به القافلة في البلقاء هو قلعة زيزياء (الجيزة حاليًا) التي هدمها إبراهيم باشا سنة ١٨٣٤م، وإلى الجنوب منها بقايا القلعة الرومانية، وتقع على مقربة من عمان، يقع على أرضها مطار عمان الدولي. وزيزياء اليوم بلدة عامرة جنوب عمَّان، كانت تتوسطها بركة عظيمة مشهورة(٤٠)، وكان بها سوق تجاري كبير، وقد اخترقتها سكة حديد الحجاز.

---

(٣٩) إن معظم الجغرافيين والرحالة العرب قد ذكروا البلقاء في كتاباتهم، وقد كان العرب في الجاهلية على علم تام بهذه البلاد، وأصبحت البلقاء بعد الفتح الإسلامي كورة كبيرة، من أشهر مدنها: عمان والرقيم والزرقاء وزيزياء والقسطل والأزرق والموقر والمفرق وحسبان وعلعال. والجدير بالذكر أن عمان فتحت صلحًا على ما يرويه الطبري بعد أن فتك المسلمون بحاشية زيزياء التي كانت تشمل الروم البيزنطيين والمتنصرة من العرب. وحظيت البلقاء ومدنها باهتمام الأمويين الذين كانوا يخرجون إليها للراحة والاستجمام. انظر: ياقوت، ج ٥، ص ٢٢٦. وانظر: الطبري، ج٧، ص٢١١ - ٢١٧.

(٤٠) زيزياء هي الجيزة الحالية، وقد وردت في كتابات بعض الجغرافيين المسلمين باسم زيزاء، وهي إحدى مدن البلقاء، ولها شهرة تاريخية قديمة، فحينما سمع الروم البيزنطيون بتوجّه الجيوش الإسلامية لفتح بلاد الشام أمر القائد الروماني بإقامة رابطة عسكرية تضم البيزنطيين والعرب المتنصرة. غير أن جيوش الفتح الإسلامي قد دمرت هذه الرابطة، وكان من نتائجها أن فتحت عمان وضواحيها =

خان الزبيب: ذكر هذا المنزل (الزياني) في رحلته عام ١٢٠٨هـ/١٧٩٣م ولم تظهر كمحطة على الدرب الشامي في كتابة من سبقه من الرحالة. وفي هذا الموقع قلعة أقامتها الدولة العثمانية تعرف بقلعة خان الزبيب، حيث تكثر القبائل البدوية في هذه المنطقة، وهي الآن إحدى محطات سكة حديد الحجاز، وتقع جنوبي محطة ضبعة على بعد (٣٦ كم) جنوبي زيزياء (الجيزة).

القطرانة: ذكرها العديد ممن تناولوا درب الحج الشامي خلال العهد العثماني، ولم ترد كمحطة قبل ذلك، ففي العهد المملوكي كان ركب الحجيج يرتحل من زيزياء إلى اللجون والكرك، وهذا واضح من وصف ابن بطوطة في رحلته عام ٧٢٧هـ/١٣٢٦م. واللجون تقع إلى الشمال الشرقي من الكرك، وكانت حصنًا منيعًا أيام المماليك. وقد وصفه ابن بطوطة بأنه من أعجب الحصون وأشهرها(٤١)، وقد كان الحجاج يقيمون فيه ثلاثة أيام ثم ينزلون إلى الكرك، ويقول الجزيري(٤٢): وذلك بطل من نحو ثمان سنين؛ حيث انقطع الحجاج عن الذهاب إلى اللجون والكرك. وربما اقترن ذلك بإنشاء قلعة القطرانة في النصف الثاني من القرن العاشر الهجري، واختصار المسافة بالذهاب مباشرة من زيزياء إلى القطرانة إلى الحسا، وقد زودت القلعة ببركة ماء لسقيا القافلة. وقد أصبحت فيما بعد إحدى محطات سكة حديد الحجاز تبعد عن خان الزبيب (٣١ كم) إلى الجنوب.

= صلحًا. والبركة التي في زيزياء بركة رومانية قديمة، استفاد منها المسلمون فيما بعد؛ لسقاية قافلة الحج. وقد أجريت عليها إصلاحات عدة عبر العصور كان آخرها أيام الحكم العثماني. وقد قيل في البركة أشعار عدة ذكرها الجغرافيون والرحالة العرب، وما تزال البركة قائمة إلى اليوم على يمين الشارع الرئيس الذي يخترق البلدة.

(٤١) ابن بطوطة: مرجع سابق، ص ٧٩.

(٤٢) الجزيري: مرجع سابق، ص ١٢٦٧.

الحسا: بعد القطرانة يتجه الدرب جنوبًا إلى الحسا، وهي قلعة مملوكية قام العثمانيون بترميمها وصيانتها وشحنها بالعتاد لحماية قافلة الحج. وقد ورد ذكرها لدى العديد من الرحالة الذين واكبوا قافلة الحج الشامي. وتقع إلى الجنوب الشرقي من بلدة الكرك. وقد أصبحت فيما بعد إحدى محطات سكة حديد الحجاز، تبعد عن القطرانة (٥١ كم)، يشقها الآن الطريق الصحراوي المتجه من عمّان إلى العقبة.

جرف الدراويش: انفرد بذكرها - كإحدى محطات الحج الشامي - الرحالة الإنجليزي (دوتي) ١٢٩٣هـ/١٨٧٦م(٤٣)، وتقع إلى الجنوب الغربي من محطة الحسا، وقد أصبحت إحدى محطات سكة حديد الحجاز، والمسافة من الحسا إلى جرف الدراويش لا تتجاوز (١٠ كم).

ولم يذكر الزياني قلعة الحسا بل ذكر منزلاً سماه (البوغازين) كمحطة بين القطرانة وعنيزة. ولم يذكر الرحالة الآخرون هذا الاسم، غير أن الجزيري يذكر أن الطريق يضيق بين القطرانة والحسا فتسمى (البوغاز). ونظرًا لضيق الطريق فقد كانت معرضة للسيول أيام الشتاء، كما أنها معرضة للسلب والنهب من قبل الأعراب الذين يستغلون ضيق الطريق لنهب القافلة، حيث تكثر اعتداءات البدو في المضايق (بوغاز) وكثيرًا ما كانت السيول تجرف الركب(٤٤).

---

(٤٣) شارلز دوتي: مرجع سابق، ص ٧٤.

(٤٤) ذكر البديري الحلاق (حوادث دمشق اليومية) في سنة ١١٥٦هـ/١٧٤٣م أنه جاء خبر عن الحج بأنه غرق في الحسا... وذهب على ما قيل مقدار نصف الحاج من خيل وجمال وبغال ونساء ورجال وأموال وأحمال، حيث كان أمير الحج (سليمان باشا المعظم) فاستغاثوا به وعرضوا عليه أن يهبوه أموالهم ولا يتركوها للعرب، ولكن أمير الحج استطاع مع حاميته العسكرية أن يرد الأحمال المسروقة للحجاج. وبما أن هذا المنزل محروم من الماء صيفًا؛ لذلك كان الحجاج يلاقون مشقة زائدة في ذلك الجزء من الدرب، حيث تكثر اعتداءات البدو في المضايق (بوغاز) وكثيرًا ما كانت السيول تجرف الركب، ويأتي التعبير على لسان الحجاج:

بوغاز الحسا: ما بْتنّسى كله أسى: رمل وحصى

(انظر: بني يونس ١٩٧٧م: ص ٨٣-٨٤).

عُنيزة: إلى الجنوب من الحسا وعلى بُعد (٣٥ كم) منها تقع قلعة عنيزة، إحدى محطات درب الحاج الشامي، وقد ذكرها معظم الرحالة. وقد وصفها (بيركهارت) بقوله: تقع على مسيرة نصف يوم من قلعة الحسا، وبها بركة لجمع مياه الأمطار، يستقي منها الحجيج عند مرورهم بجوارها. وقد أشار الموسوي في رحلته إلى البرد الشديد في هذه المنطقة، وذكر أنها من أعمال الكرك على أيامه(٤٥).

ومن الجدير بالذكر أنه إلى الغرب من منطقة عنيزة توجد قلعة الشوبك، التي أمر ببنائها الإمبراطور الروماني تراجان، والتي تمتاز بموقعها الحصين، وقد زودتها الدولة العثمانية بحامية عسكرية سنة ٩٧١هـ/١٥٦٣م، واستخدمت فيما بعد مأوى للفلاحين(٤٦).

معان: على مسيرة سبع ساعات أو نصف يوم من قلعة عنيزة (٣٦ كم) يصل الحجيج إلى محطة معان، حيث تستريح القافلة لمدة يومين أو ثلاثة. وقد ذكر معان كمحطة رئيسة على درب الحج الشامي جميع الرحالة الذي تعرضوا لهذا الموضوع. وتعد معان عقدة مواصلات مهمة في جنوب الأردن، تنطلق منها الطرق نحو عمان ودمشق شمالاً، ونحو غزة والبحر المتوسط غربًا، ونحو مدينة العقبة والبحر الأحمر باتجاه الجنوب الغربي، وإلى الشمال الشرقي منها تقع واحة الجفر إحدى واحات صحراء بلاد الشام الجنوبية. كانت معان سوقًا مهمة للحجاج في الذهاب والعودة، فسكانه يعملون طوال السنة في سبيل أيام موسم الحج، وتخزن لهذا الموسم العلوفة والمؤن المختلفة، ويحمل التجار بضاعتهم من دمشق وغزة والخليل، وتكثر المياه في معان. ويصف عبدالغني النابلسي ماء معان وبساتينها بقوله: "فأشرفنا على قلعة معان، وعلى بساتينها وبيوتها الحسان، وهناك آبار ماء كثيرة ومياه غزيرة"(٤٧)

---

(٤٥) الموسوي: مرجع سابق، ص ٢٣١.

(٤٦) مأمون أصلان بني يونس: قافلة الحج الشامي في شرقي الأردن في العهد العثماني، وزارة الثقافة، عمان،١٩٩٧م، ص ٨٤ – ٨٦.

(٤٧) عبدالغني النابلسي: مرجع سابق، ص ٣٨٣.

وقد ساعدت على زراعة الفواكه التي يؤكد جودتها الرحالة السويسري (بيركهارت) حيث يقول: إن الحجاج يقبلون على شراء رمان وخوخ ومشمش ودراق معان بشغف كبير، في الوقت الذي تقبل فيه حيواناتهم أيضًا على الأعشاب البرية التي يجمعها الأهالي(٤٨).

تشير المصادر إلى أن قلعة معان بنيت في عهد السلطان سليمان القانوني سنة ٩٦٧هـ/١٥٥٩م، ووضعت في القلعة حامية عسكرية لتوفير الأمن والحماية للحجاج، إلاّ أن الحامية قد أخليت من القلعة في عهود متأخرة، فقد ذكر الخياري عندما مرّ بها سنة ١٠٨٠هـ/١٦٦٩م أن البدو هم الذين يسكنون القلعة، وعلل ذلك بإهمال الدولة، أو أن الدولة استعانت ببعض القبائل البدوية المجاورة للقلعة لحماية الحجاج، لقاء ما يدفع لهم من الصرر(٤٩).

وقد أشار الجزيري إلى معان وعدّها عند الحجاج أول الحجاز وآخره، ومنها موارده وإليها مصادره، وعندها يودِّع صاحبه المودِّع(٥٠).

ومعان اليوم بلدة كبيرة ومركز لمحافظة تحمل اسمها هي محافظة معان، ويزيد عدد سكانها عن ثلاثين ألف نسمة، وقد ازدادت أهميتها بعد أن أصبحت محطة رئيسية من محطات سكة حديد الحجاز، ويخترقها الطريق الصحراوي الموصل بين عمان والعقبة.

عقبة الحجاز: وهي بخلاف مدينة العقبة (أيلة) التي تقع على رأس خليج العقبة، وقد تعددت أسماء هذه العقبة؛ فقد أطلق عليها ابن بطوطة والكثير من الرحالة اسم عقبة الصوّان، ولعل تسميتها بعقبة الصوّان نظرًا لوجود أحجار الصوّان، وهي أحجار القدح الجيدة التي لا يكاد يوجد مثلها كما ذكر ذلك الموسوي في كتابه

---

(٤٨) بيركهارت: مرجع سابق، ص ١٥٠ - ١٥١.

(٤٩) الخياري: مرجع سابق، ص ٨١.

(٥٠) الجزيري: مرجع سابق، ص ١٢٥٨.

"رحلة الشتاء والصيف" (ص٢٣٢). وقد سمّاها الجزيري أيضًا بالشيدية (ياء تحتية مشددة وقبلها شين معجمة مشددة)(٥١). في حين أطلق عليها عبدالغني النابلسي اسم (عقبة الحلاوة) حيث يقول: إن هذا الاسم (عقبة الحلاوة) أطلق على ذلك المنحدر على أساس أن بلوغه يعني شعور الحجاج بالفرح؛ لأنهم سيلتقون أصدقاءهم، وقد سماها (بيركهارت) اسم العقبة الشامية تمييزًا لها عن مدينة العقبة (أيلة) التي كانت تعرف باسم العقبة المصرية. وهي تبعد عن معان (٥٦ كم)، كان يقطعها الحاج في (١٨) ساعة، وهنا نلحظ انخفاض سرعة القافلة بسبب الانحدار في الطريق الموصل بين معان والعقبة الحجازية. وقد ذكر (بيركهارت) وجود بركة لجمع ماء المطر يستقي منها الحجاج.

بطن الغول: ذكرها الموسوي كمحطة على درب الحج الشامي في حجه عام ١٠٣٩هـ/١٦٢٩م، وذكر أن فيها قلعة على أيامه، كما ذكرها الرحالة الإنجليزي (دوتي) بعد مئتي سنة عام ١٢٩٣هـ/١٨٧٦م، ويبدو من كلام الموسوي و (دوتي) أن قافلة الحج كانت تسير من معان مباشرة إلى محطة بطن الغول، حيث تبلغ المسافة (٧١ كم) من معان دون التوقف في محطة العقبة الحجازية (عقبة الصوّان). وهذا أمر مستبعد؛ فمعظم الرحالة الذين زاروا المنطقة يجعلون هذه المسافة تقطع على مرحلتين، الأولى: عقبة الصوان أو الشيدية، والثانية: بطن الغول.

يقول (بيركهارت): إن المسافة بين عقبة الصوّان أو كما يسميها العقبة الشامية إلى بطن الغول تأخذ مسيرة نصف يوم، وذلك خلال سهل رملي مستدير تحيط به الجبال الوردية اللون، المكونة من الحجر الرملي. ويذكر أن الحجاج يلهجون بالدعاء أثناء عبورهم هذه المنطقة

---

(٥١) انظر: الحاشية رقم (٢٥).

التي ربما عرفت ببطن الغول؛ لاستدارتها ووحشتها، ثم تتابع القافلة مسيرتها جنوبًا نحو محطة المدورة(٥٢).

المدورة: آخر محطات الأردن باتجاه الجنوب، وقد عرفت قديمًا باسم (سرغ) وتقع على الحدود السعودية الأردنية، على بُعد (١٠٤ كم) عن معان، وتبعد مسيرة يوم عن العقبة الحجازية (٥٧ كم). وقد ورد ذكرها كمنزل رئيس عند معظم الرحالة الذين وصفوا طريق الحج الشامي، وقد ذكر (بيركهارت) وجود قلعة في هذا المكان بقربها بركة ماء من جمع الأمطار يستقي منها الحجاج(٥٣). وقد ذكر الزياني أنها تعرف باسم جغيمان كذلك، ومن الجدير بالذكر أن موقع المدورة الحالي (نقطة الحدود) أو المدورة الجديدة تقع على بُعد (٦ كم) جنوب المدورة القديمة (انظر شكل ٣).

وبعد المدورة يتجه الدرب جنوبًا نحو محطة ذات الحاج التي تقع في الأراضي السعودية، وتتابع القافلة مسيرها حتى المدينة المنورة.

التغييرات المكانية والإصلاحات التي حصلت على منازل الحج الشامي في الأردن:

يمكن القول: إن دروب الحج الشامي قد تغيرت أكثر من مرة منذ القرن الأول الهجري/السابع الميلادي وحتى نهاية العصر المملوكي عام ١٥١٦م. ففي بعض الأحيان كانت القوافل تسير من دمشق إلى بصرى عبر الأراضي السورية، ثم تعبر واحات الأزرق وباير والجفر في الأراضي الأردنية إلى أن تصل إلى معان. وهذا هو الطريق الشرقي الذي يمر عبر بادية الأردن الشرقية، ومن الجدير بالذكر أن هذه المحطات الأردنية (الأزرق، باير، الجفر، معان) هي واحات تحوي الماء الوفير الذي يحتاج إليه الحاج والمسافر على حد سواء، وكانت

---

(٥٢) بيركهارت: مرجع سابق، ص ٦٥٩.

(٥٣) المرجع السابق والصفحة نفسها.

في السابق تخترق البادية الأردنية لتصل تدمر وبصرى بالبتراء ومدائن صالح.

ولقد كان لانقطاع حبل الأمن في هذه البوادي القفراء وسيطرة البدو على هذه المناطق أثر كبير في تخوّف أمراء الحج من غارات البدو؛ لذا كان يتم التحول باتجاه المناطق المأهولة في الغرب، إذ تمٍ التحول إلى الطريق الرئيس المار في المفرق والزرقاء والبلقاء وصولاً إلى معان.

وقد كانت الظروف التاريخية تؤدي دورًا بارزًا في زيادة تعرجات الطريق بحيث تقطع القافلة مسافات زائدة لتجنب الأخطار المحتملة. وقد كان ذلك يتم في عهد الخلفاء الضعفاء، أو أثناء النوازل التي تلحق بالعالم الإسلامي، فعلى سبيل المثال: عند اختلال الأمن إبّان فوضى القرامطة، انقطعت قافلة الحج العراقي (درب زبيدة)؛ فتحوّل حجاج شمال العراق وغربه إلى درب الحاج الشامي، ونشط طريق بصرى - الأزرق- باير - الجفر السابق الذكر.

وإبّان الحروب الصليبية حدث العكس تمامًا فقد انقطع وصول الحج الشامي، وقد شهد ابن جبير الحجاج الشوام يرافقون موكب الحج العراقي في عودته من الحج سنة ٥٨٠هـ إبّان احتدام الحروب الصليبية؛ حيث اضطرب مسار درب الحاج الشامي، وانقطع الطريق لفترة طويلة نتيجة قرصنة الصليبيين، لا سيما بعد احتلال الصليبيين لمدينة الكرك، فكان حجاج الشام يبتعدون في مسارهم إلى الداخل عبر الصحراء، أو يرافقون موكب الحج العراقي.

وحينما أعاد الأيوبيون حصن الكرك من الصليبيين أصبحت القافلة تسير من بصرى إلى زيزياء ثم تسير إلى اللجون ثم الكرك، حيث ينزلون بالثنية - خارج الكرك - ثم ينعطف الدرب نحو معان، وتواصل سيرها حتى المدينة المنورة. وقد كانت الكرك في تلك الفترة

من أهم ولايات العصر المملوكي، وقد أخذت أهميتها من موقعها بين مصر والشام، كما كانت مخزنًا للغلال ومناطق صالحة للرعي(٥٤)، واستمرت الحال إلى نهاية القرن العاشر الهجري، حيث ذكر الجزيري أن درب الحج الشامي قد تحوّل عن الكرك على نحو ما ذكرنا سابقًا، فقد اختصرت المسافة من خلال المسير بمحطات البلقاء وصولاً إلى خان الزبيب ثم القطرانة فالحسا فعنيزة دون المرور باللجون والكرك(٥٥).

ومنذ وصول العثمانيين إلى حكم بلاد الشام في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي طرأت تغييرات مهمة على درب الحاج الشامي؛ فقد امتد الإسلام نحو آفاق جديدة في الشمال، وظهر رافد جديد أخذ يغذي درب الحج الشامي. كان هذا الرافد يضرب بمنابعه في آسيا الصغرى وشبه جزيرة البلقان وفي بلاد الصرب والبلقان، وهكذا مرّ درب الحج الشامي بطور جديد زاد من تدفق الحجيج من خلاله. وقد عُني العثمانيون بتحسين الدرب، وتشييد القلاع لحراسته، وحفر الآبار وبناء البرك والخزانات خدمةً للدرب، وتسهيلاً لمسيرة الحجيج، فمثلما امتدت أيدي العباسيين بإصلاح درب زبيدة (طريق الحج العراقي)، ومثلما امتدت أيدي المماليك بإصلاح درب الحج المصري امتدت أيدي العثمانيين لإصلاح درب الحج الشامي(٥٦).

مرّ درب الحج الشامي بطور جديد زاد من تدفق الحجيج من خلاله

يمكن القول: إنه منذ بداية العهد العثماني أصبح خط سير قافلة الحج الشامي شبه محدد، وأصبحت المحطات التي يقف فيها الحجاج للراحة والتزود بالطعام شبه ثابتة، وعلى خط مسير واحد،

---

(٥٤) البخيت: مرجع سابق، ص ٨٦ - ٨٧.

(٥٥) الجزيري: مرجع سابق، ص ١٢٦٦.

(٥٦) سيد عبدالمجيد بكر: مرجع سابق، ص ١٧.

ولا سيما بعد أن أقامت الدولة العثمانية محطات جديدة لاستراحة الحجاج لتقريب المسافات بين محطات الاستراحة، وتوفير ما يلزم من ماء وطعام، وتوفير الأمن والطمأنينة للقوافل(٥٧).

ويمكن إجمال الإصلاحات التي أدخلها الخلفاء المسلمون على منازل الحج الشامي في الأردن على النحو الآتي:

١ - الصفة الدفاعية:

يغلب على هذه المواقع التحصينات العسكرية، فليس من المستبعد أن نجد في كل موقع من المواقع قلعة ذات تحصينات عسكرية، وفي الغالب نجد أن هذه القلاع مشحونة بالجند الذين يتولون حراسة المكان، وبخاصة أثناء سير القافلة وعبورها لهذه الأماكن في طريقها إلى الديار المقدسة. وقد كانت هذه الحصون تُتخذ مخازن للغلال ومناطق للسكنى من قبل الأهلين، حينما تنسحب منها الحاميات العسكرية.

ومن الجدير بالذكر أن بعض هذه المواقع كانت تحوي تحصينات قديمة - ربما من أيام الرومان - بصفتها واقعة على خط التجارة العالمي آنذاك، الذي يربط الجزيرة العربية ببلاد الشام. لقد أقام الأيوبيون والمماليك بعض التحصينات العسكرية في مناطق مرور قافلة الحج أو قريبًا منها، وبخاصة أن الصليبيين قاموا بتجديد بعض القلاع الرومانية وبنائها في الكرك والشوبك والعقبة؛ مما حدا بالأيوبيين والمماليك إلى إنشاء بعض القلاع الأخرى أو ترميمها، مثل: قلعة عجلون وقلعة السلط وقلعة الأزرق(٥٨).

ويمكن القول: إن الدولة العثمانية قد أولت قافلة الحج عناية خاصة لا سيما وأن قافلة الحج تمر عبر طريق طويلة قبل وصولها

---

(٥٧) أحمد صدقي الشقيرات: تاريخ الإدارة العثمانية في الأردن ١٨٦٤-١٩١٨م، آلاء للطباعة والتصميم، عمان، ١٩٩٢م، ص ٢٦.

(٥٨) محاسنه: مرجع سابق، ص ١٢٣ - ١٣٢.

إلى الديار المقدسة. فكان لابد من العمل على توفير الأمن للقوافل التي تسلك هذا الطريق. فقد قامت هذه الدولة ومنذ استيلائها على بلاد الشام ومصر والحجاز في القرن السادس عشر بترميم القلاع القديمة وبناء القلاع الجديدة بهدف المحافظة على راحة الحجاج، وتقديم المساعدة لهم، وتسهيل سفرهم، وتأمين حمايتهم من خطر الهجمات البدوية، وأهم القلاع التي أنشأها العثمانيون أو رمموها في شرقي الأردن على طريق الحج هي:

١ - قلعة الزرقاء.

٢ - خان الزبيب بين القطرانة وعمان.

٣ - قلعة القطرانة التي أُعيد بناؤها في عهد السلطان سليمان القانوني عام ١٥٥٩م (٩٦٦هـ).

٤ - قلعة معان وبنيت أيضًا في عهد السلطان سليمان القانوني.

٥ - قلعة العقبة وبنيت في عهد قانصوه الغوري المملوكي، ثم أُعيد ترميمها في عهد السلطان العثماني مراد الثالث.

٦ - كما اهتمت الدولة العثمانية بتحصين القلاع الكبرى على الجبال المجاورة لطريق الحج، مثل: قلعة عجلون، وقلعة السلط، وقلعة الكرك، وقلعة الشوبك(٥٩).

٢ - توفير الماء:

من المعروف أن درب الحج الشامي يمر على سيف البادية؛ لذا لا بد من توفير الماء في منازل الحج، ومن الجدير بالذكر أن درب الحج الشامي ومن قبله دروب التجارة التي سار عليها الرومان والأنباط والغساسنة قد ترسمت المناطق التي تحوي الموارد المائية، والطريق القديم الذي يمر عبر بصرى والأزرق وباير والجفر وصولاً إلى معان

---

(٥٩) الشقيرات: مرجع سابق، ص ٢٦. سعد أبو دية: معان دراسة في الموقع، ط١، عمان، الأردن، ١٩٨٤م، ص ٤٥.

كان عبارة عن مناطق واحات تحوي الماء الجوفي الذي يخرج على شكل آبار وعيون.

وحينما تزحزح الطريق نحو الغرب كان لابد من أن تسير الطريق في محطات تحوي الموارد المائية، ومنذ وقت مبكر اهتم الأمويون بالمشاريع المائية في الأردن بغرض توفير الماء للحجاج؛ فأقيمت بعض البرك في زيزياء والقطرانة والموقر لسقاية قوافل الحج والتجارة، كما حفرت الآبار على طول الطريق الشامي الموصل إلى الحجاز(٦٠).

وطوال عهود التاريخ الإسلامي كان الاهتمام البالغ بتوفير الموارد المائية لمنازل الحجيج، ومن الملفت للانتباه أن العثمانيين حتى قبل استيلائهم على البلاد العربية طلبوا من المماليك حكام البلاد آنذاك تعمير أحواض الماء الواقعة على طول طريق الحج، وكان ذلك في عهد السلطان محمد الثاني الفاتح (١٤٥١-١٤٨٠م)، غير أن المماليك لم يوافقوا على رغبة الفاتح، وحينما خضعت البلاد العربية للحكم العثماني اهتم العثمانيون بالموارد المائية على طول منازل الحج من دمشق وحتى المدينة المنورة ومكة المكرمة، ولم تكن المنازل الموجودة في شرقي الأردن استثناءً من القاعدة، بل حظيت بمزيد من الاهتمام نظرًا لشُحّ الموارد المائية فيها. والجدول رقم (٥) يظهر أهم المحطات المارة بالأردن، ونوع الموارد المائية القائمة فيها. ومن هذا الجدول نرى أنه باستثناء الزرقاء والحسا ومعان التي تستقي من موارد جوفية وسطحية من آبار نبع وعيون فإن جميع المحطات كانت تستقي من أحواض مائية وبرك تم إنشاؤها لغرض توفير الماء للحجيج، ولما كانت هذه الأحواض تعتمد على مياه الأمطار فقد كانت تخلو من المياه في بعض المواسم، فكان لابد من توفير الماء من المناطق المجاورة، ونقله إلى هذه البرك، وملئها قبل وصول الحجيج. وقد كانت هذه إحدى مهمات (آغا القلعة) بجانب تنظيف هذه البرك من

---

(٦٠) محاسنه: مرجع سابق، ص ١١٥.

الرواسب، التي تتجمع في قاع البركة من أتربة وخلافه. وكان يطلب إلى أهالي المنطقة، وعن طريق السخرة في الغالب، تنظيف هذه البرك وملئها بالماء في أيام الجفاف من آبار الجمع المنتشرة في المناطق المحيطة، حيث يفرض على كل فرد إحضار عدد معين من قرب الماء وإلقائها في البركة حتى تمتلئ قبل مرور قافلة الحج في الذهاب والإياب.

٣ - سكة حديد الحجاز:

كان للصعوبات الجمة التي تواجه قافلة الحج أثر كبير في قيام سكة حديد الحجاز، ولقد كان الحجاج يلاقون الكثير من المشقات والصعاب بسبب طول الطريق التي تبلغ (٣٨) مرحلة تستغرق (٤٣٢) ساعة (انظر الوثائق) في رحلة من دمشق إلى مكة المكرمة تأخذ حوالي أربعة أشهر. وتطول الرحلة أكثر على الحجاج الأتراك والمناطق النائية، إضافة إلى ما يواجه الحجاج من برد الشتاء وحر الصيف والأمطار والسيول والأوبئة وقلة الماء إلى جانب اعتداءات البدو على طول الطريق، إذ لم تكن قبضة الدولة قوية على البادية والصحراء؛ مما أفضى إلى انعدام الأمن والنظام في بعض المناطق.

وبجانب ذلك كانت إدارة الحج ونفقات السفر تستنزف من موازنة الحكومة مبلغ (١٥٠) ألف ليرة عثمانية على الأقل، كما أن الهدايا والأعطيات كانت تكلف في المتوسط (٦٠) ألف ليرة عثمانية أخرى.

وبجانب هذه الأسباب هناك أسباب أخرى دينية وسياسية وعسكرية يذكرها المؤرخون أسبابًا لمشروع سكة الحجاز، غير أننا سنضرب صفحًا عن تلك الأسباب؛ لأنها خارجة عن إطار موضوع هذا البحث(٦١).

---

(٦١) يرى المؤرخون أن من الأهداف التي توخاها السلطان من وراء إنشاء الخط تمثلت في دعم فكرة الجامعة الإسلامية، التي كانت تهدف في جوهرها إلى جمع القوى الإسلامية؛ لتقوية سلطة السلطان العثماني في العالمين العربي والإسلامي. =

أقرت الحكومة العثمانية في تشرين أول ١٨٩٩م بدء العمل بمشروع سكة حديد الحجاز وسط ظروف صعبة جدًا من ناحية التمويل، الذي اعتمد على تبرعات سكان الولايات العثمانية وأقطار العالم الإسلامي الأخرى. وعلى فرض الضرائب وإصدار الطوابع، واقتطاع نسب معينة من رواتب الموظفين، وقد تشكلت لجان لجمع التبرعات، وافتتح السلطان نفسه حملة التبرعات بـ (٣٢٠) ألف ليرة عثمانية، ثم توالت التبرعات من قبل موظفي الدولة وولاياتها، وأعطيت للمتبرعين الميداليات الذهبية والفضية والأوسمة والنياشين حسب حجم تبرعاتهم.

وقد كلف للعمل في المشروع (٤٥٠٠) جندي إضافة إلى (٥٠٠) عامل آخر عملوا في الخط من دمشق إلى عمان، ثم أصبحوا ألفًا بعد ذلك، إضافة إلى (٤٠) مهندسًا نصفهم مهندسون عثمانيون كانوا معاونين للأجانب، وكان الجميع يعملون تحت إشراف المهندس الألماني (مايسنر) الذي تولى التنفيذ من دمشق وحتى مدائن صالح، ثم تولى التنفيذ بعد ذلك مهندس عثماني (مختار باشا) من مدائن صالح حتى المدينة المنورة(٦٢).

افتتح القسم الأول من الخط الحجازي دمشق - درعا - الزرقاء في جمادى الآخرة ١٣٢١هـ/١٩٠٣م. وبعد ذلك بشهر واحد افتتح القسم الثاني درعا - عمّان، وفي شهر أيلول (سبتمبر) ١٩٠٤م

= وعلى المستوى العسكري كان من المتوقع أن تسهم السكة الحجازية في توطيد سلطة الدولة في المناطق التي تمر بها، وذلك لوصول الجيوش بالسرعة اللازمة إلى شبه الجزيرة العربية، وخاصة في الحجاز واليمن. فقد رأت الدولة أن بلاد الحجاز واليمن شاسعة وبعيدة عن مقر السلطة، وأن بعض قبائلها "لا تنفك تبدي نواجذ الشر والنشوز كلما لاحت لها الفرصة".

ومن الأسباب الأخرى دعم ألمانيا للمشروع الذي سيتيح لها موطئ قدم في المنطقة، خاصة وأنها كانت تطمح أن تنافس بريطانيا وفرنسا في المشروع الاستعماري لأقطار الشرق العربي.

(٦٢) أبو دية: مرجع سابق، ص ١٣٩-١٤٠.

- ذكرى جلوس السلطان العثماني على العرش- احتفل بوصول الخط إلى معان بحضور وفد سلطاني، وبعد سنتين (١٩٠٦م) وصل الخط إلى المدورة. وفي ٢٣ رجب ١٣٢٥هـ/أيلول ١٩٠٧م افتتح الخط بين معان وتبوك. وفي ٥ شعبان ١٣٢٦هـ/أيلول ١٩٠٨م جرى الاحتفال بوصوله إلى المدينة المنورة، بمسافة طولها (١٣٠٣ كم) من دمشق، بعد ثماني سنوات من العمل المتواصل. وقد أبدى أهل المدينة سرورًا عظيمًا، وحملوا على أكتافهم كاظم باشا رئيس الحفلة، ومختار باشا رئيس المهندسين. وتم الافتتاح بوجود وفد سلطاني برئاسة جواد باشا الذي أبلغ شكر الحضرة السلطانية للجميع. وهكذا تحققت الأماني باتصال حاضرة سوريا بحاضرة الحجاز أو (بوادٍ غير ذي زرع) وبلاد (تفيض لبنًا وعسلاً). ولم تكتمل الفرحة لوصول الخط إلى مكة المكرمة. والسبب يعود إلى خلع السلطان عبدالحميد الثاني، موجد هذه الفكرة، ومؤسس هذا العمل، كما أن للدور الذي أدّاه الشريف حسين بن علي (شريف الحجاز المعين عام ١٩٠٨م) أهمية في معارضة فكرة استمرار المشروع إلى مكة؛ خشية من فقدان التوازن السياسي الذي كان قائمًا بين قوة منصب الشريف من جهة، وقوة منصب الوالي العثماني في الحجاز من جهة أخرى. فقد كان الشريف حسين يخشى أن يفقد أمراء الحجاز استقلالهم الذاتي، وأن يصبح الحجاز ولاية عادية، يديرها الولاة مثل سائر الولايات الأخرى(٦٣).

بتوقف خط السكة عند المدينة المنورة بقي السفر منها إلى مكة المكرمة بواسطة القوافل كما كان في السابق. أما من دمشق إلى المدينة المنورة فكانت المسافة البالغة (١٣٠٣ كم) يقطعها الحجاج والمسافرون في زمن تراوح بين (٣ - ٥ أيام)، بدلاً من أربعين يومًا في السفر بطريق قافلة الحج الشامي.

---

(٦٣) بني يونس: مرجع سابق، ص ١٥٦.

يهمنا من مراحل ومحطات السكة تلك التي تقع ضمن حدود الأردن. فقد أقيم في الأردن (٢٨) محطة تبدأ من محطة نصيب على بعد (١٣٦ كم) جنوب دمشق، وتنتهي في محطة المدورة على بُعد (٥٧٢ كم) من دمشق. وهكذا تسير سكة حديد الحجاز مسافة (٤٣٦ كم) في الأراضي الأردنية بين محطتي نصيب والمدورة. والجدول رقم (٦) يظهر هذه المحطات وأبعادها المختلفة.

ومن الملاحظ أن مسار خط السكة هو مسار درب القوافل القديم نفسه الذي ذكره الرحالة الذين زاروا المنطقة، فإذا قارنا المحطات التي ذكرها الزياني مثلاً، وكذلك المحطات التي ذكرها (بيركهارت)، نرى أن المحطات الرئيسية والمنازل تكاد تكون واحدة، والاستثناء الوحيد الذي يمكن ملاحظته أن محطات السكة الحديدية بعد معان تزداد عن ذي قبل كما تقصر المسافة بين هذه المحطات؛ ولعل السبب هو أن المنطقة بعد معان صعبة المواصلات، فهي إما منطقة وعرة كما هي الحال في العقبة الحجازية، أو صحراء موحشة قفراء كما هي الحال في محطات بطن الغول وما بعدها. يضاف إلى ذلك أن هذه المنطقة البعيدة نسبيًا عن مركز الولاية في دمشق هي المنطقة التي كانت تتعرض لغزو البدو في السابق؛ الأمر الذي فرض تعدد هذه المحطات، وأن تكون أبعادها عن بعضها البعض قصيرة المسافة نسبيًا. (انظر جدول رقم ٦)، وكذلك الخريطة رقم (٤).

لقد ساعد الخط الحجازي على سيادة الأمن والاستقرار خاصة في ربوع الأردن. كما ساعد على انتشار وتوطن بعض القبائل البدوية بجوار محطات السكة الحديدية بالرغم من المعارضة من جانب هؤلاء البدو. فبالرغم من أن الحكومة العثمانية حاولت عدم دفع الأعطيات لهؤلاء؛ مما حدا ببعضهم إلى الثورة ضد الدولة، وتخريب بعض قضبان السكة الحديدية، إلاّ أن قسمًا كبيرًا منهم قد ساعد في نقل بعض معدات العمل، وأخشاب التلغراف إلى مواقع السكك

الحديدية، وقام بعضهم بالزراعة والاستقرار في المناطق المحيطة بالسكة، وأخذ هؤلاء يصدرون فائض منتوجاتهم الزراعية والحيوانية إلى أسواق المدن الكبرى، كما نمت بعض المحطات لتصبح مراكز تجارية مزدهرة، مثل: معان والجيزة وعمان.

لقد ساعدت سكة حديد الحجاز على توطيد سلطة الدولة في المناطق التي أسهم خط السكة في الوصول إليها؛ حيث سهّل نقل الجنود بسرعة فائقة نسبيًا في إخماد الحركات المناوئة للدولة، كما كان لربط محطات السكة بالتلغراف أثر مهم في نقل الأخبار، ومراقبة السلطة المركزية لتحركات البدو، وقد أدى ذلك إلى سهولة التجنيد وجباية الأعشار وضرائب الأغنام، وتسهيل سوق المدنيين إلى المحاكم وغير ذلك(٦٤).

غير أن الفرحة لم تكتمل فبعد أقل من عقد من الزمان نشبت الحرب العالمية الأولى، وانحازت تركيا إلى معسكر ألمانيا، وانحاز الشريف حسين إلى معسكر الحلفاء. وقد عمل جنود الحلفاء وقوات الثورة العربية التي انطلقت من الحجاز على تعطيل حركة الجيش العثماني؛ فنسفت الكثير من مواقع السكة الحديدية ومحطاتها وجسورها، خاصة في المنطقة الواقعة بين معان وتبوك، فتقهقرت القوات العثمانية، وخسرت تركيا في النهاية الحرب، وخسر العرب خط السكة الحديدية التي تعطلت من معان وحتى المدينة المنورة. أما الجزء المار في الأراضي الأردنية فأمر الملك عبدالله الأول بترميمه، وإعادة إصلاحه واستعماله. وكذلك الحال في القسم المار في جنوب سوريا، وبهذا اقتصر العمل على الجزء الواصل بين دمشق ومعان، وأصبحت آخر محطة في سوريا هي محطة درعا السورية، وأول محطة إلى الأردن هي محطة نصيب الأردنية. وآخر محطات السكة

---

(٦٤) المرجع السابق، ص ١٦٧.

جنوبًا هي محطة معان، وأصبح الخط شريان المواصلات الرئيسة الذي يربط سوريا بالأردن، وهو الناقل الوحيد في الأراضي الأردنية الذي يوصل شمال البلاد بجنوبها.

٤ - الطريق المعبد:

منذ تأسيس الإمارة في شرقي الأردن بدأت السيارة تدخل البلاد، وكان استعمالها بادئ ذي بدء في الحواضر والمدن، واقتصر النقل في مواسم الحج على نقل الحجاج بالسكة حتى معان، واستمرت الاتصالات بعد معان على نقل الحجيج من خلال الوسائل التقليدية القديمة، وهي: الجمال حتى المدينة المنورة ومكة المكرمة. إلاّ أنه ومع بدايات الحرب العالمية الثانية بدأ استخدام السيارات الشاحنة؛ لتكون وسيلة النقل الجديدة بين مدن الأردن بجانب السكة الحديدية، ومع نهاية الحرب زاد انتشار السيارات الشاحنة، ومع مطلع الخمسينيات برز استخدام السيارات الشاحنة وسيلة لنقل الحجيج عبر الأراضي الأردنية وصولاً إلى الديار المقدسة. فكانت هذه الشاحنات تجهز بالمقاعد الخشبية لجلوس الحجاج، بينما يخصص القسم العلوي من الشاحنة لوضع المتاع.

لم يكن هناك طرق معبدة أو مرصوفة لتسير عليها هذه الشاحنات، وكان على السائق أن يسير مع الدروب التي كانت تسلكها الجمال في السابق. وقد لاقت الرحلات الأولى كثيرًا من المصاعب الناجمة إما عن وعورة المنطقة أو من الكثبان الرملية التي تعيق حركة هذه الشاحنات. وكانت هذه الشاحنات تسير على شكل رتل مكون من سيارات عدة يتراوح عددها ما بين (١٠ - ١٥) سيارة، تسير معًا، مخافة عطل الشاحنات، أو تجنب صعوبات الطريق، أو أن تتوزّع هذه الشاحنات الحجاج الذين تتعطل مركباتهم أثناء السير. وكانت هذه الشاحنات تنطلق أرتالها من معظم المدن الأردنية والسورية حاملة الحجاج إلى الديار المقدسة.

بدأت الطرق المعبدة بالظهور منذ منتصف الخمسينيات؛ فربطت العاصمة عمان مع معظم المدن الأردنية بطرق معبدة، كان الهدف منها ربط أجزاء البلاد المختلفة، واتصلت المنطقة الشمالية أولاً بالعاصمة، ثم تلا ذلك تعبيد الطريق بين عمان والمناطق الجنوبية في السلط والكرك ومعان، ثم ارتبطت معان بالمدورة آخر نقاط الحدود الأردنية جنوبًا، وهكذا وجد خط معبد يصل بين الرمثا في الشمال والمدورة في الجنوب، يمر من معظم المدن الأردنية. ومن الجدير بالذكر أن هذا الخط قد ترسم خطى محطات السكة الحديدية، كما ترسم محطات منازل الحج الشامي القديمة. وأصبح هذا الطريق موازيًا لسكة حديد الحجاز ويمر بجوار معظم محطاتها. ونشطت على هذا الخط حركة التجارة بين المدن على المستوى الوطني، لاسيما وأن هذا الطريق يصل إلى منفذ الأردن البحري الوحيد في العقبة.

أما على المستوى الدولي فقد تمتع هذا الخط بميزتين مهمتين هما:

١ - أصبح هذا الخط يمثل شريان حركة الترانزيت (تجارة العبور) بين تركيا وسوريا والعراق من جهة وبين دول الخليج العربي من جهة أخرى.

٢ - كما أصبح يمثل المنفذ الرئيس لحركة الحجيج إلى الديار المقدسة من الأقطار الإسلامية في آسيا خاصة، ومن تركيا والجمهوريات الإسلامية في وسط آسيا التي استقلت عن الاتحاد السوفيتي.

استمرت التحسينات في هذا الطريق؛ ففي الثمانينيات من هذا القرن ونظرًا لازدياد حركة العبور عليه، تولت الحكومة توسيعه بحيث أصبح مسربين: أحدهما للذهاب، والآخر للإياب، كما قامت بإنشاء محطات استراحة للحجاج في بعض المدن أطلق عليها (استراحات الحجاج) مزودة بالماء والكهرباء ومواقف السيارات والمساجد

والخدمات الصحية إضافة إلى الخدمات الأخرى؛ لتيسير وتسهيل حركة عبور الحجاج عبر الأراضي الأردنية إلى الديار المقدسة ذهابًا وإيابًا.

ويمكن القول: إن هذا الطريق البري أصبح الوريث الشرعي لسكة حديد الحجاز التي تقادم عليها العهد، والتي أصبحت لا تجاري بسرعتها سرعة السيارات المنطلقة على الطرق البرية. فسكة حديد الحجاز أو قل بقايا سكة حديد الحجاز في الأردن لا تستخدم الآن إلاّ في نقل الفوسفات الأردني من مناطق إنتاجه في الشمال والوسط والجنوب إلى ميناء التصدير في العقبة، أما حركة الركاب والمسافرين فهي محدودة جدًا على هذا الخط نظرًا لبطء سرعته وعدم ملاءمة العربات لنقل الركاب.

إن درب الحج الشامي، الذي كانت بداياته الأولى تنطلق من إستانبول والولايات العثمانية الأخرى إلى دمشق، ثم تنطلق مع ركب القافلة المشهورة (قافلة الحج الشامي) قد أسدل عليها الستار الآن ليحل محلها وسيلتان من وسائل النقل الحديثة، وهما: الطائرة والسيارة.

إن القسم الأعظم من حجاج تركيا والجمهوريات الإسلامية في آسيا الوسطى (أوزبكستان، تركمانستان، طاجكستان، قازاكستان، قرغيزيا) إضافة إلى جمهوريات أذربيجان وبعض المناطق الإسلامية داخل روسيا الاتحادية (داغستان وشاشان) ينتقلون إلى الديار المقدسة من خلال الرحلات الجوية، التي تقلهم مباشرة من مناطق سكناهم إلى مطار جدة الإسلامي، أو مطار المدينة المنورة.

أما الباقي من هؤلاء مع حجاج سوريا والأردن فتستقلهم الحافلات البرية التي تنقلهم من تركيا عبر الأراضي السورية والأردنية وصولاً إلى المملكة العربية السعودية في خط بري يمتد من شمال تركيا إلى الديار المقدسة.

وتشرف دول العبور المختلفة على هذه الرحلات من خلال محطات استراحة خاصة على طول هذا الطريق. وتجهز المملكة العربية السعودية كل إمكاناتها المادية والمعنوية لخدمة ضيوف الرحمن أثناء وجودهم على أراضيها أثناء فترة الحج.

الخلاصة:

إن العرض التحليلي السابق لمناحي درب الحج الشامي وتطوره عبر الزمن يمكن تلخيصه في ثلاث مراحل هي:

المرحلة الأولى: ومن خلالها نرى أن طريق الحج الشامي كان جزءًا من شريان المواصلات التي كانت تصل بلاد الشام بالجزيرة العربية، بحيث يمكن القول: إن طريق هادريان، أو الطريق السلطاني الذي كان يصل بصرى بالعقبة كان امتدادًا شماليًا للطريق التبوكية التي هي إحدى المسالك التي كانت تمر عليها قوافل العرب قبل الإسلام في رحلة الصيف من مكة إلى بلاد الشام؛ لتحمل متاجر رحلة الشتاء التي كانت تنطلق من مكة إلى بلاد العرب السعيدة في اليمن.

وقد استعمل المسلمون هذه الطريق بعد قيام الدولة الإسلامية. وقد تطورت محطات هذا الطريق ومنازله عبر تاريخ الإسلام؛ لتسجل - وخاصة في الأردن - ملامح التاريخ الحضاري والعمراني للممالك الإسلامية كافة منذ عهد الأمويين مرورًا بالعباسيين والسلاجقة والأيوبيين والمماليك والعثمانيين، وانتهاءً باستقلال الدولة الأردنية عن الاستعمار البريطاني. لقد تركت جميع هذه الممالك بصمات على هذه الطريق ممثلة بإنشاء المحطات الجديدة، وترميم المحطات القديمة، وإقامة الحصون والقلاع الدفاعية وشحنها بالجند، وبناء البرك والآبار، واستنباط الماء من العيون، وحماية المناطق من أخطار البدو، ودفع المبالغ المالية الكبيرة (الصرة) لاتقاء خطر هؤلاء.

المرحلة الثانية: وتمتاز بإنشاء سكة حديد الحجاز التي ترسمت في الأردن خطى المحطات القديمة، وقد كانت نقلة نوعية لخدمات الحج، وللمدن التي تمر عبرها سكة الحديد. فقد اختصرت المسافة إلى خمسة أيام في رحلة الذهاب كحد أقصى، بعد أن كانت أربعين يومًا على ظهور الجمال، إضافة إلى الراحة النفسية للحاج، والأمن الذي خيم على مسيرة الرحلة، وقد ساعد ذلك كله على زيادة أعداد الحجاج زيادة كبيرة خاصة الحجاج الأتراك، الذين تزايد عددهم، وكثرت تجارتهم المحمولة بالسكة، والتي كثر ورودها إلى دمشق الشام والمدينة المنورة مرورًا بالمحطات كافة، التي كانت سوقًا للمبادلات التجارية. ويمكن القول: إن مدينة معان في الأردن قد تزايد عدد سكانها ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة، وكذا المحطات الأخرى. غير أن هذه الفترة لم تلبث طويلاً، فبعد أقل من عقدين على إنشاء السكة دمّر قسم كبير من المحطات الجنوبية، وخاصة فيما بين معان والمدينة المنورة، وكان الغرض تعطيل حركة الجيش العثماني وتحركاته بين دمشق والمدينة المنورة؛ خدمة لاستراتيجيات الحلفاء في الحرب العالمية الأولى.

بعد الحرب أعيد ترميم الجزء الواصل بين دمشق ومعان؛ وأصبح هذا الجزء هو شريان المواصلات الأردنية وطريق الاتصال مع سوريا. وقد بقي هذا الخط ناقلاً رئيسًا لحركة الحجيج؛ إذ تحمل السكة الحجاج إلى معان، ثم تبدأ الرحلة البرية التقليدية على ظهور الجمال، وصولاً إلى الديار المقدسة. وأصبح خط السكة شريان الاتصال بين المدن الأردنية والعاصمة الجديدة في عمان التي تقع على هذا الخط، والتي أصبحت تشكل المركز الأول على هذه الطريق، وجدير بالذكر أن أحد أكبر أحيائها التقليدية قد تكون ونما واتسع حول محطة السكة الحديدية، وعرف باسمها (حي المحطة).

المرحلة الثالثة: وظهرت بوادرها قبيل الحرب العالمية الثانية حيث شاع استعمال السيارة، وبدأت تظهر في الأفق الطرق المرصوفة ثم تلاها الطرق المعبدة. وقد كانت الرحلات الأولى التي استخدمت السيارة تسير على طرق ممهدة ومسارب كانت تسلكها القوافل البرية. غير أن تعبيد الطرق قد فسح المجال لظهور حركة النقل البري من خلال استخدام السيارات. وبمرور الزمن أصبحت السيارة المنافس الأكبر لسكة حديد الحجاز، التي تقادم عهدها وأصبحت سرعتها قليلة، بالمقارنة بسرعة السيارات، بحيث هجر استعمال السكة ناقلاً لحركة الحجيج، واضطلعت السيارات والحافلات بهذا الدور، وأصبحت الطريق التي تسير عليها هذه السيارات محاذية لخط السكة بشكل عام، وتترسم خطى محطاتها ومنازلها بحيث أصبحت هذه المحطات مناطق استراحة، وتزود بالمؤن للسكان، والوقود للحافلات؛ مما زاد في توسع هذه المحطات وإعمارها.

والخلاصة أنه سواء أكانت القافلة التقليدية أو سكة حديد الحجاز أو الطريق البري الناقل للحجيج، فقد أثمرت هذه جميعًا بإقامة مناطق الإعمار وأهم المدن في الأردن بشكل خاص، وكانت مسؤولة عن زيادة السكان، وعن ازدهار المناشط الاقتصادية التي ظهرت وتكونت حول محطات القوافل القديمة والحديثة، ويكفي أن ننظر إلى خريطة الأردن اليوم لنرى أن المدن الأردنية المهمة كافة ترتسم على هيئة شريط طولي من شمال البلاد إلى جنوبها يجاور خط القافلة القديم، وهذا يظهر ما ذهب إليه كولي (Cooley) في نظريته: أن الطريق هو الذي يخلق الحضارة، ويساعد على انتشارها، بحيث لا يمكننا تصور قيام مراكز عمرانية قامت قديمًا إلاّ وللطريق أثر بارز في قيامها.

الملاحق

١ - الجداول :

جدول رقم (١)

مراحل طريق الحج الشامي من دمشق إلى المدينة المنورة (طريق الذهاب)

	رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة	رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة
	–	–	دمشق	١٤	٨	ذات الحاج
	١	٤	حنان دنون	١٥	١٣	قاع الصغير
	٢	٨	كتيبه	١٦	١٢	عاصي خرما
	٣	٩	المزيريب	١٧	١٨	الأخيضر
المحطات الأردنية	٤	٥	الرمثا	١٨	١٤	المعظم
	٥	١٠	المفرق	١٩	١٦	دار الحمراء
	٦	١٣	الزرقاء	٢٠	١٨	مداين صالح
	٧	١٦	البلقاء	٢١	١٠	أبيار الغنم
	٨	١٤	القطرانة	٢٢	١٦	بئر الزمرد
	٩	١٣	الحسا	٢٣	٨	بئر الجديد
	١٠	١٣	عنيزة	٢٤	١٨	هدية
	١١	١٠	معان	٢٥	١٨	فحلتين
	١٢	١٨	العقبة	٢٦	١٠	بيار نصيف
	١٣	١٢	المدورة	٢٧	١	المدينة المنورة
	عدد المراحل	٢٧		مجموع الساعات	٣٢٥	

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨).

جدول رقم (٢)

طريق الحج الشامي من المدينة المنورة إلى دمشق

(طريق العودة)

رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة	
-	-	المدينة المنورة	
١	٣	الجرف	
٢	٢	بئر الصغير	
٣	١١	أبيار ناصيف	
٤	١٠	فحلتين	
٥	١٣	ديسة العظام	
٦	٦	هدية	
٧	١٢	براقة	
٨	٦	بئر جديد	
٩	٨	بئر الزمرد	
١٠	١٢	سهل مطران	
١١	١٠	مداين صالح	
١٢	٨	جبل أبو طامة	
١٣	١٠	دار الحمرة	
١٤	٧	مقرش البربير	
١٥	١٢	المعظم	
١٦	٨	جناين القاضي	
١٧	٦	الأخيضر	
١٨	١٣	ظهر المعز	
١٩	٣	تبوك	
٢٠	١٢	قاع الصغير	
٢١	١٣	ذات الحاج	
٢٢	٨	المدورة	المحطات الأردنية
٢٣	١٣	بطن الغول	
٢٤	٦	العقبة	
٢٥	٦	بئر الشيدية	
٢٦	١٢	معان	
٢٧	١٠	عنيزة	
٢٨	١٢	الحسا	
٢٩	١٢	القطرانة	
٣٠	١٤	البلقاء	
٣١	١٦	الزرقاء	
٣٢	١٢	المفرق	
٣٣	١٠	الرمثا	
٣٤	٥	المزيريب	
٣٥	٧	كتيبه	
٣٦	٥	الكسوة	
٣٧	٣	دمشق الشام	
عدد المراحل ٣٧		عدد الساعات ٣٣٦	

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨).

جدول رقم (٣)

مراحل
طريق الحج الشامي من
المدينة المنورة إلى مكة المكرمة
(طريق الذهاب)

رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة
–	–	المدينة المنورة
١	٣	أبيار علي
٢	٦	بئر الماشي
٣	٨	غدير
٤	١٠	الريان
٥	١٢	أم الضباع
٦	١٤	ظهر العقبة
٧	٧	رابغ
٨	١٣	القضيمة
٩	١٣	عسفان
١٠	٢٠	مكة المكرمة
عدد المراحل ١٠		عدد الساعات ١٠٦

مراحل
طريق الحج الشامي من
المدينة المنورة إلى مكة المكرمة
(طريق العودة)

رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة
–	–	مكة المكرمة
١	١	الزاهر
٢	٦	وادي فاطمة
٣	١٢	عسفان
٤	٨	خليص
٥	٩	القضيمة
٦	١٣	رابغ
٧	٧	ظهر العقبة
٨	١٢	بئر صفوان
٩	٨	أم الضباع
١٠	١٠	الريان
١١	١٢	غدير
١٢	١٠	المدينة المنورة
عدد المراحل ١٢		عدد الساعات ١٠٨

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨)

جدول رقم (٤)

منازل الحج الشامي
في الأردن
(طريق الذهاب)

رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة
١	–	الرمثا
٢	١٠	المفرق
٣	١٣	الزرقاء
٤	١٦	البلقاء
٥	١٤	القطرانة
٦	١٣	الحسا
٧	١٣	عنيزة
٨	١٠	معان
٩	١٨	العقبة
١٠	١٢	المدورة
عدد المحطات ١٠		مجموع الساعات ١١٩

منازل الحج الشامي
في الأردن
(طريق العودة)

رقم الرحلة	عدد الساعات	اسم المحطة
١	–	المدورة
٢	١٣	بطن الغول
٣	٦	العقبة
٤	٦	بئر الشيدية
٥	١٢	معان
٦	١٠	عنيزة
٧	١٢	الحسا
٨	١٢	القطرانة
٩	١٤	البلقاء
١٠	١٦	الزرقاء
١١	١٢	المفرق
١٢	١٠	الرمثا
عدد المحطات ١٢		مجموع الساعات ١٢٣

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨).

جدول رقم (٥)

موارد المسارب في المحطات الأردنية

الرقم	اسم المحطة	نوع المورد
١	الرمثا	بركتان + ١٠ آبار جمع
٢	المفرق	؟
٣	الزرقاء	نهر الزرقاء + عيون
٤	البلقاء (زيزياء)	بركة
٥	القطرانة	بركة
٦	الحسا	آبار نبع + عيون
٧	عنيزة	بركة
٨	معان	آبار نبع + عيون
٩	عقبة الصوان	بركة
١٠	المدورة	بركة

المصدر: (Burckhardt, 1822: 656-658)

جدول رقم (٦)
محطات سكة حديد الحجاز في الأردن

المحطة	المسافة (كم)	المحطة	المسافة (كم)
نصيب	١٣٦ كم عن دمشق	فريفرة	١١
المفرق	٢٦	الحسا	١٠
خربة السمراء	٢٤	جرف الدراويش	٢٥
الزرقاء	٢٧	عنيزة	١٨
الرصيفة	٩	الجردان	١٨
عمان	١١	معان	١٧
القصر	١١	غدير الحاج	١١
اللبّن	١٩	بئر الشيدية	٢٨
الجيزة	١٧	العقبة الشامية	٥
ضبعه	١٣	بطن الغول	١٠
خان الزبيب	١٨	تل الشحم	١٦
سواقة	٢٢	الرملة	٩
المنزل	١٨	المدورة	١٧

المصدر: الوثائق الهاشمية، المجلد الثاني، القسم الثاني، ١٩٩٦م.

جدول رقم (٧)

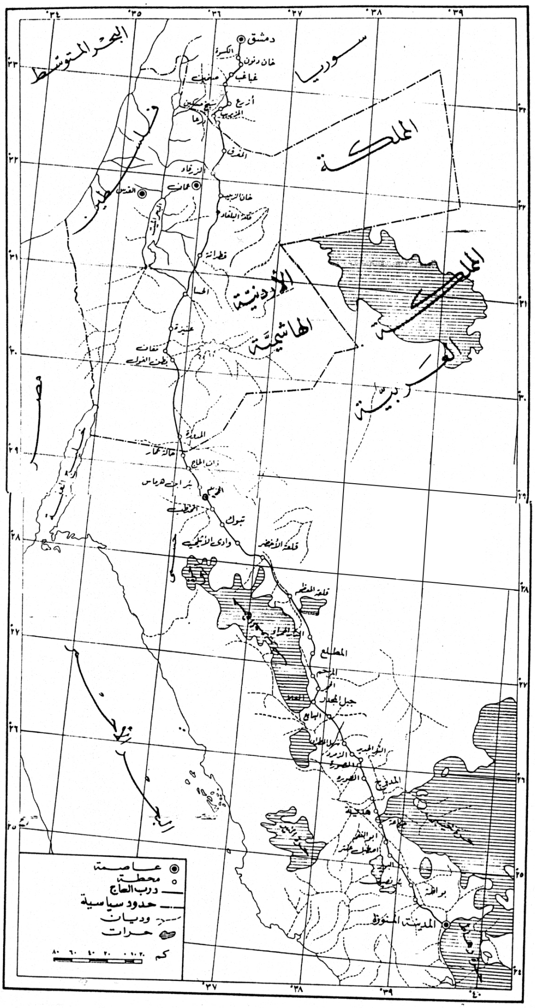
منازل الحج في الأردن التي وردت عند الرحالة العرب والأجانب

ابن بطوطة	الجزيري	البوريني	الموسوي	الخياري	حاجي خليفة	النابلسي	الزياني	دوتي	بيركهارت
زيزياء	الزرقاء	المفرق	المفرق	معان	معان	معان	المفرق	الزرقاء	الرمثا
اللجون	زيزا	الزرقاء	الزرقاء	ظهر العقبة	ظهر العقبة(عبدان)	عقبة الحلاوة	الزرقاء	البلقاء	المفرق
الكرك	الكرك	البلقاء	البلقاء		واحة الطبيليات	جريمان	البلقاء	القطران	الزرقاء
معان	الحسا	القطرانة	القطرانة			زلقات عمار	خان الزبيب	الحسا	البلقاء
عقبة الصوان	عنيزة	الحسا	الحسا				القطرانة	جرف الدراويش	القطران
	معان	ارض غنزة معان	عنيزة				البوغازين	عنيزة	الحسا
	عقبة الصوان		معان				عنيزة	معان	عنيزة
			بطن الغول				عيون معان	بطن الغول	معان
							العقبة	المدورة	عقبة الشامية
							المدورة		المدورة

٢ - الأشكال :

شكل رقم (١)

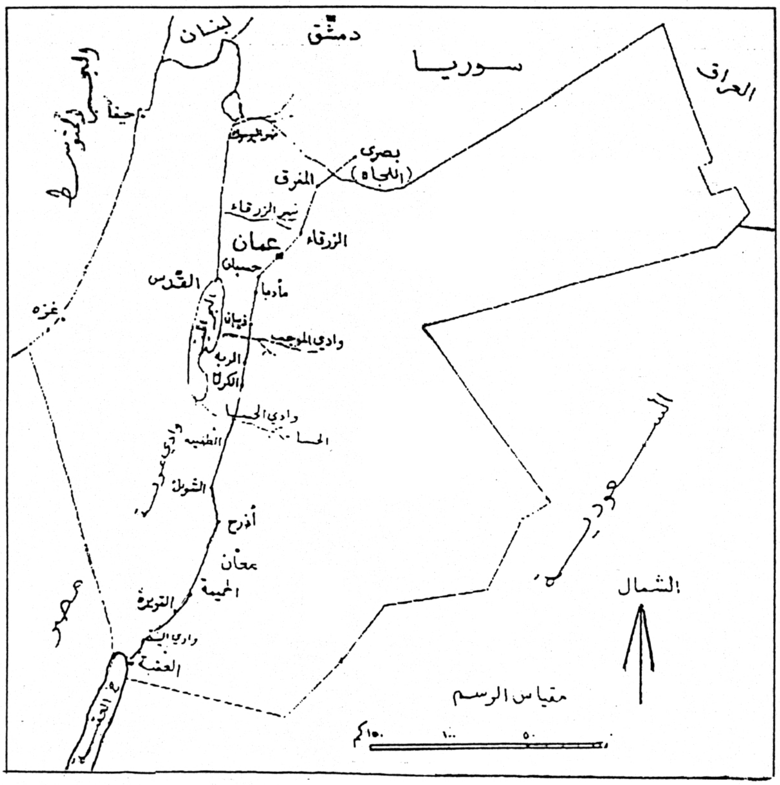
درب الحاج الشامي


دمشق
الكسوة
خان دنون
البحر المتوسط
سوريا
المملكة
الزرقاء
عمان
خان الزبيب
قطرانة
الحسا
عنيزة
معان
المملكة الأردنية الهاشمية
المملكة العربية
المدورة
ذات الحاج
تبوك
وادي الأخيضر
قلعة الأخيضر
قلعة المعظم
المطلع
جبل المجال
هدية
المدينة المنورة
عاصمة
محطة
درب الحاج
حدود سياسية
وديان
حرات
كم

المصدر: بكر، ١٩٨١ : ص ٩٤

شكل رقم (٢)

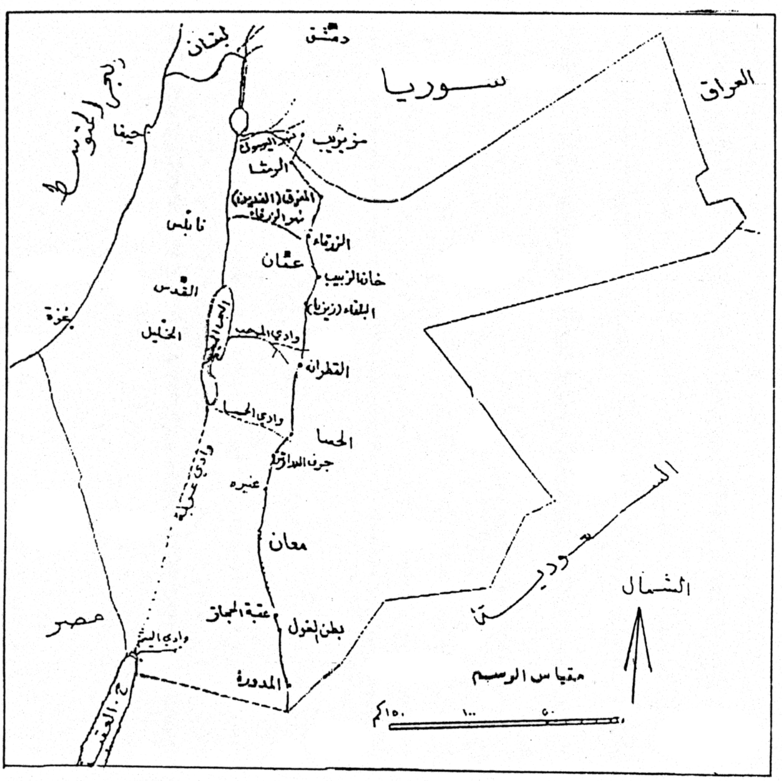
طريق تراجان (الطريق السلطاني)


لبنان
دمشق
سوريا
العراق
البحر المتوسط
حيفا
نهر اليرموك
بصرى
(اللجاه)
المفرق
نهر الزرقاء
الزرقاء
عمان
حسبان
مادبا
القدس
غزه
البحر الميت
ذيبان
وادي الموجب
الربة
الكرك
وادي الحسا
الحسا
الطفيلة
وادي عربة
الشوبك
أذرح
معان
الحميمة
القويرة
وادي اليتم
العقبة
خليج العقبة
مصر
السعودية
الشمال
مقياس الرسم
١٥٠كم
١٠٠
٥٠

المصدر: بني يونس، ٩٩٧: ص ٧١ (بتصرف).

شكل رقم (٣)

مـنازل الحـج الشـامي في الأردن

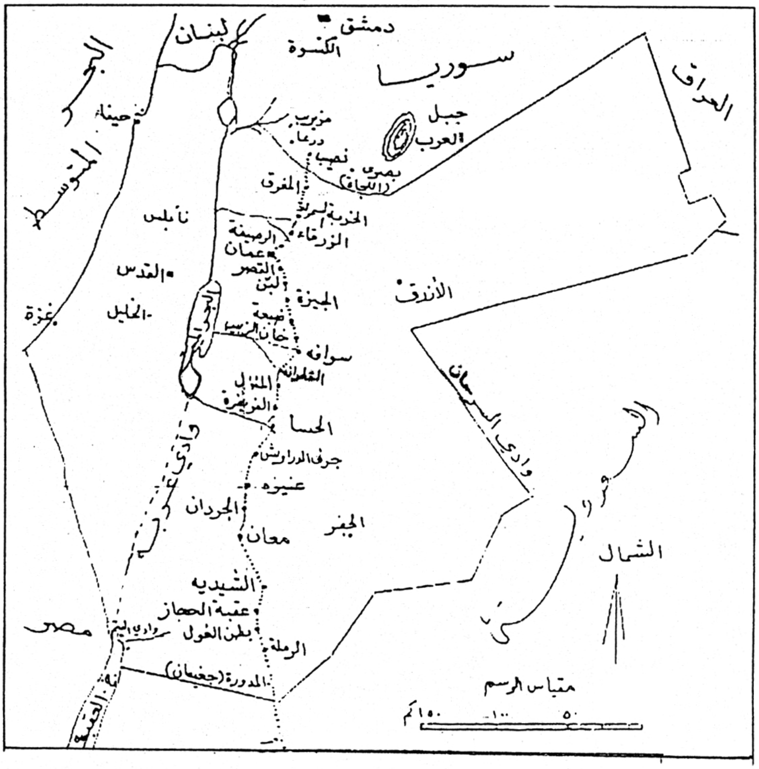

دمشق
لبنان
سوريا
العراق
البحر المتوسط
حيفا
مزيريب
نهر اليرموك
الرمثا
المفرق (الفدين)
نهر الزرقاء
نابلس
الزرقاء
عمّان
خان الزبيب
القدس
البلقاء (زيزيا)
غزة
الخليل
البحر الميت
وادي الموجب
القطرانه
وادي الحسا
الحسا
جرف الدراويش
عنيزه
وادي عربة
معان
السعودية
الشمال
مصر
عقبة الحجاز
بطن الغول
وادي اليتم
المدورة
خ. العقبة
مقياس الرسم
١٥٠كم
١٠٠
٥٠

المصدر: أ - الخريطة من المركز الجغرافي الملكي.

ب - المواقع أخذت من سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨).

شكل رقم (٤)

محطات سكة الحديد في الأردن

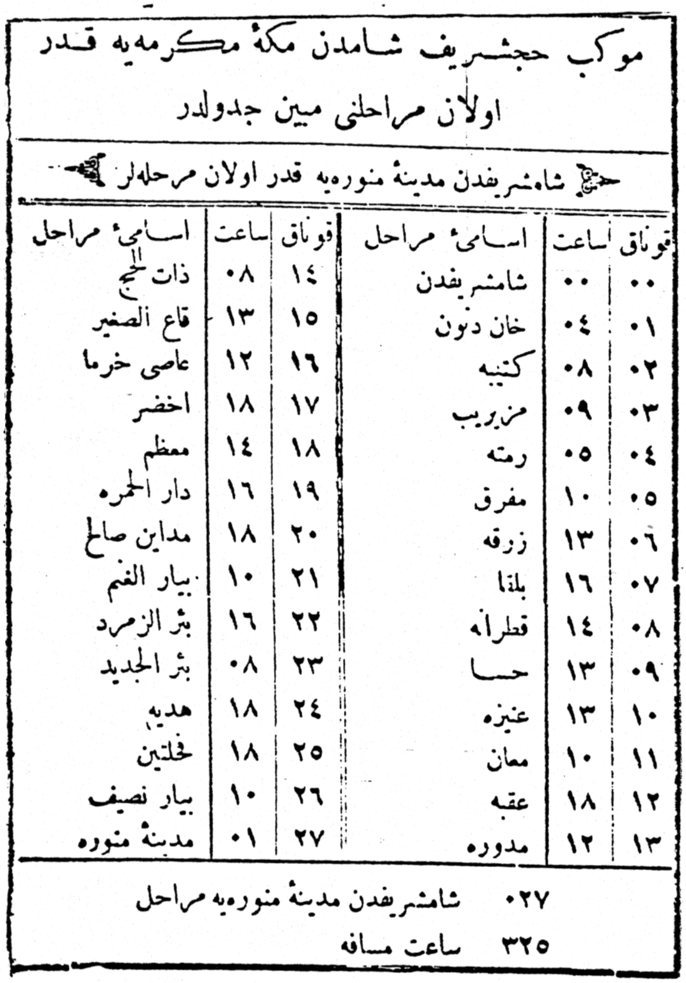

دمشق
الكسوة
لبنان
سوريا
العراق
البحر المتوسط
حيفا
جبل العرب
مزيريب
درعا
نصيب
بصرى
(اللجاة)
المفرق
الخربة السمرا
الزرقاء
الرصيفة
عمان
نابلس
القدس
القصر
اللبن
الجيزة
الأزرق
غزة
الخليل
ضبعة
خان الزبيب
سواقه
القطرانه
المنزل
الزبيرة
الحسا
وادي السرحان
جرف الدراويش
عنيزه
الجردان
الجفر
معان
الشمال
الشيديه
عقبة الحجاز
بطن الغول
مصر
وادي اليتم
الرملة
المدورة (جغيمان)
مقياس الرسم
٥٠
١٠٠
١٥٠ كم

المصدر: خريطة الخط الحديدي - مؤسسة سكة حديد الحجاز - وزارة النقل.

٣ - الوثائق :

وثيقة رقم (١)

وثيقة عثمانية تبين مراحل طريق الحج الشامي
في رحلة الذهاب من دمشق إلى المدينة المنورة



موكب حجشريف شامدن مكۀ مكرمه‌يه قدر
اولان مراحلنى مبين جدولدر

شامشريفدن مدينۀ منوره‌يه قدر اولان مرحله‌لر

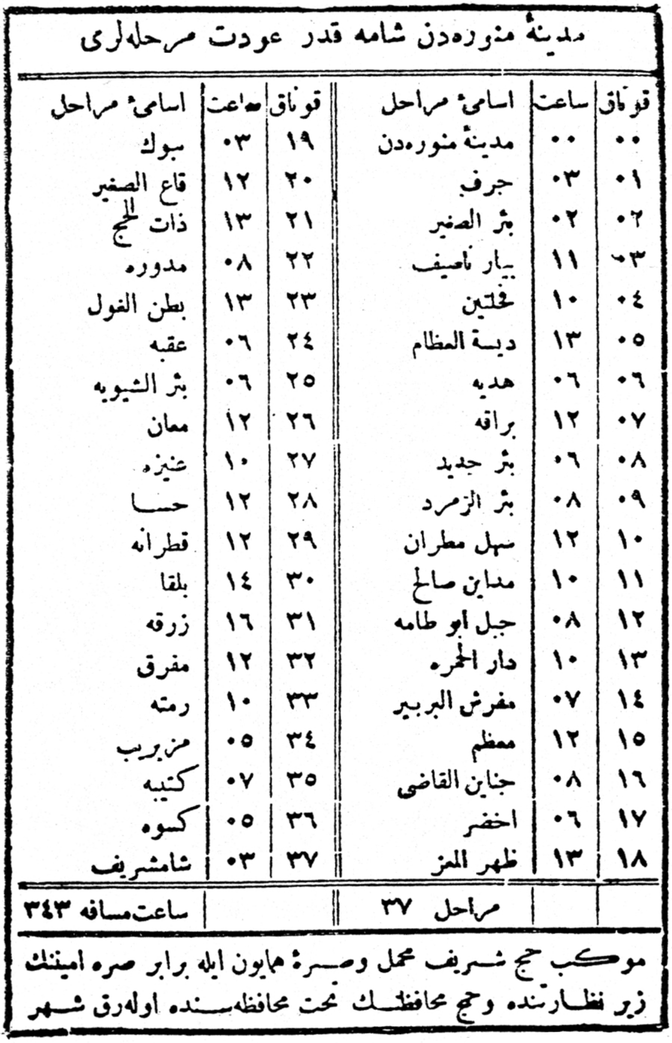
قوناق	ساعت	اسامئ مراحل	قوناق	ساعت	اسامئ مراحل
٠٠	٠٠	شامشريفدن	١٤	٠٨	ذات الحج
٠١	٠٤	خان دنون	١٥	١٣	قاع الصغير
٠٢	٠٨	كتيبه	١٦	١٢	عاصى خرما
٠٣	٠٩	مزيريب	١٧	١٨	اخضر
٠٤	٠٥	رمته	١٨	١٤	معظم
٠٥	١٠	مفرق	١٩	١٦	دار الحمره
٠٦	١٣	زرقه	٢٠	١٨	مداين صالح
٠٧	١٦	بلقا	٢١	١٠	بيار الغنم
٠٨	١٤	قطرانه	٢٢	١٦	بئر الزمرد
٠٩	١٣	حسا	٢٣	٠٨	بئر الجديد
١٠	١٣	عنيزه	٢٤	١٨	هديه
١١	١٠	معان	٢٥	١٨	نخلتين
١٢	١٨	عقبه	٢٦	١٠	بيار نصيف
١٣	١٢	مدوره	٢٧	٠١	مدينۀ منوره

٠٢٧ شامشريفدن مدينۀ منوره‌يه مراحل
٣٢٥ ساعت مسافه

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨)

وثيقة رقم (٢)

وثيقة عثمانية تبين مراحل طريق الحج الشامي في رحلة العودة من المدينة المنورة إلى دمشق



مدينۀ منوره‌دن شامه قدر عودت مرحله‌لرى

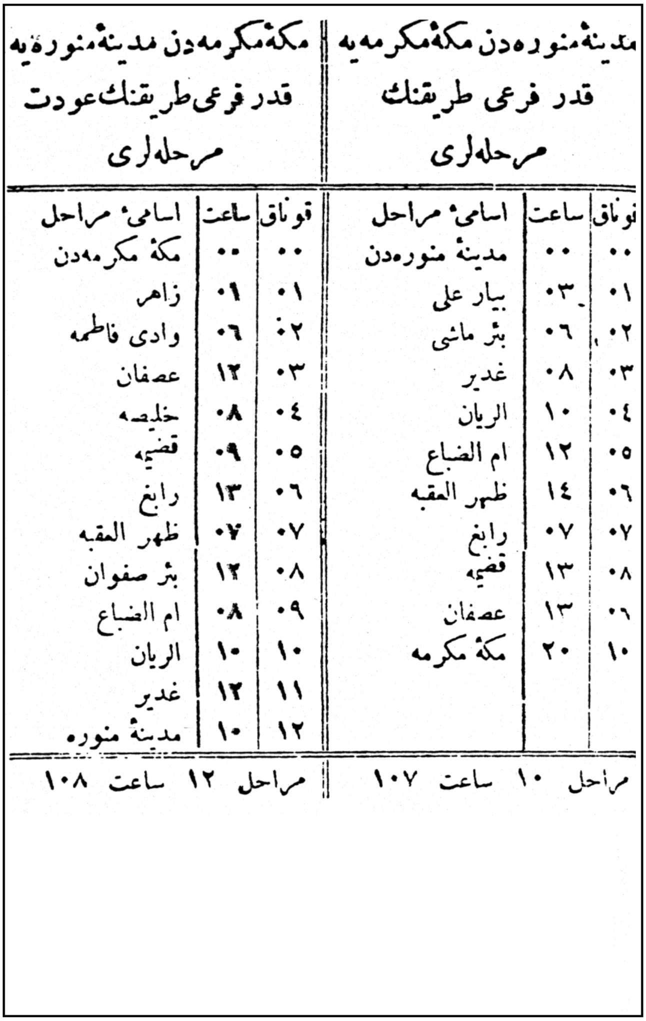
قوناق	ساعت	اسامئ مراحل	قوناق	ساعت	اسامئ مراحل
۰۰	۰۰	مدينۀ منوره‌دن	١٩	۰٣	تبوك
۰١	۰٣	جرف	٢۰	١٢	قاع الصغير
۰٢	۰٢	بئر الصغير	٢١	١٣	ذات الحج
۰٣	١١	بيار ناصيف	٢٢	۰٨	مدوره
۰٤	١۰	نخلتين	٢٣	١٣	بطن الغول
۰٥	١٣	ديسة المظام	٢٤	۰٦	عقبه
۰٦	۰٦	هديه	٢٥	۰٦	بئر الشيويه
۰٧	١٢	براقه	٢٦	١٢	معان
۰٨	۰٦	بئر جديد	٢٧	١۰	عنيزه
۰٩	۰٨	بئر الزمرد	٢٨	١٢	حسا
١۰	١٢	سهل مطران	٢٩	١٢	قطرانه
١١	١۰	مداين صالح	٣۰	١٤	بلقا
١٢	۰٨	جبل ابو طامه	٣١	١٦	زرقه
١٣	١۰	دار الحمره	٣٢	١٢	مفرق
١٤	۰٧	مفرش البربير	٣٣	١۰	رمته
١٥	١٢	معظم	٣٤	۰٥	مزيريب
١٦	۰٨	جناين القاضى	٣٥	۰٧	كتيبه
١٧	۰٦	اخضر	٣٦	۰٥	كسوه
١٨	١٣	ظهر المغز	٣٧	۰٣	شامشريف
		مراحل ٣٧			ساعت مسافه ٣٤٣

موكب حج شريف محمل وصرۀ همايون ايله برابر صره امينك زير نظارتنده وحج محافظنك تحت محافظه‌سنده اوله‌رق شهر

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨)

وثيقة رقم (٣)

وثيقة عثمانية تبين مراحل طريق الحج الشامي
بين المدينة المنورة ومكة المكرمة



مدینهٔ منوره‌دن مکهٔ مکرمه‌یه
قدر فرعی طریقنك
مرحله‌لری

قوناق	ساعت	اسامیٔ مراحل
٠٠	٠٠	مدینهٔ منوره‌دن
٠١	٠٣	بیار علی
٠٢	٠٦	بئر ماشی
٠٣	٠٨	غدیر
٠٤	١٠	الریان
٠٥	١٢	ام الضباع
٠٦	١٤	ظهر العقبه
٠٧	٠٧	رابغ
٠٨	١٣	قضیمه
٠٦	١٣	عصفان
١٠	٢٠	مکهٔ مکرمه

مراحل ١٠ ساعت ١٠٧

مکهٔ مکرمه‌دن مدینهٔ منوره‌یه
قدر فرعی طریقنك عودت
مرحله‌لری

قوناق	ساعت	اسامیٔ مراحل
٠٠	٠٠	مکهٔ مکرمه‌دن
٠١	٠١	زاهر
٠٢	٠٦	وادی فاطمه
٠٣	١٢	عصفان
٠٤	٠٨	خلیصه
٠٥	٠٩	قضیمه
٠٦	١٣	رابغ
٠٧	٠٧	ظهر العقبه
٠٨	١٢	بئر صفوان
٠٩	٠٨	ام الضباع
١٠	١٠	الریان
١١	١٢	غدیر
١٢	١٠	مدینهٔ منوره

مراحل ١٢ ساعت ١٠٨

المصدر: سالنامة ولاية سوريا عدد (٢٨)